



**Инициатива
«Модельное шоссе»:
Региональный
инфраструктурный фонд**



Международный Союз
Автомобильного
Транспорта

СОДЕРЖАНИЕ

1. Инициатива «Модельное шоссе» – основная информация о проекте	4
1.1. Инициатива «Модельное шоссе»: основа для будущего быстрого развития транспорта и торговли	4
1.2. «Модельное шоссе» на Южном Кавказе	6
1.3. «Модельное шоссе» в Центральной Азии	7
2. Вспомогательная дорожная инфраструктура	9
3. Региональный фонд развития инфраструктуры проекта «Модельное шоссе».....	12
3.1. Потребности в инвестициях.....	12
3.2. Типы инвестиций, которые могут быть привлечены для реализации проекта «Модельное шоссе»	13
3.3. Что такое Региональный фонд развития инфраструктуры: функции и структура.....	14
3.4. Партнеры Регионального фонда развития инфраструктуры	16
3.5. Правовой статус и управление	17
3.6. Механизмы государственно-частного партнерства	17
3.7. Вклад правительств	18



Инициатива «Модельное шоссе» Международного союза автомобильного транспорта (IRU) представлена в этой брошюре как логическое продолжение нашей обширной деятельности, направленной на развитие евроазиатской торговли, транзита и автомобильного транспорта. Инициатива «Модельное шоссе» будет осуществляться через механизмы международных инвестиций и сочетаться с упрощением транзитных перевозок, а также с развитием дорожной инфраструктуры и обязательствами национальных правительств по улучшению процедур пересечения границ. Упрощение торговли и перевозок, обеспечиваемое этой инициативой, принесет большую пользу национальным экономикам, способствовать созданию новых рабочих мест и росту благосостояния благодаря развитию малых и средних предприятий.

IRU уверен, что наш новый проект «Модельное шоссе» является экономически эффективным инструментом для развития евроазиатской торговли и автомобильного транспорта, и что он будет способствовать прогрессу, процветанию и, в конечном итоге, миру во всех странах, расположенных вдоль древнего Шелкового пути!

Мартин Марми
Генеральный секретарь IRU



Инициатива IRU «Модельное шоссе» будет способствовать развитию и улучшению вспомогательной дорожной инфраструктуры и повышению ее качества, что сделает международные автотранспортные артерии более привлекательными для грузового автомобильного транспорта, и при этом условия работы и отдыха водителей будут значительно улучшены. Страны-члены ТРАСЕКА очень заинтересованы в успешной реализации инициативы «Модельное шоссе», учитывая их обязательства по выполнению Европейского соглашения, касающегося работы экипажей транспортных средств, осуществляющих международные автомобильные перевозки.

Сегодня инициатива «Модельное шоссе» входит в число самых перспективных проектов. Мы ожидаем, что методы поэтапной реализации этого проекта и его результаты будут служить примером для подражания при планировании реформ, направленных на развитие транспортных связей, в других регионах мира, в том числе в странах, расположенных вдоль евроазиатских транспортных маршрутов.

Эдуард Бирюков
Генеральный секретарь ТРАСЕКА

1. Инициатива «Модельное шоссе»: основная информация о проекте

1.1. Инициатива «Модельное шоссе»: основа для будущего быстрого развития транспорта и торговли

Международный союз автомобильного транспорта (IRU), действуя через глобальную сеть своих 170 членов в 74 странах мира, за 60 с лишним лет накопил огромный опыт и знания в области упрощения и обеспечения безопасности торговли и международных автомобильных перевозок. Более того, IRU управляет системой TIR по мандату ООН.

Опыт показывает, что в странах, где правительства действуют совместно с IRU в области применения таких ключевых инструментов ООН по упрощению торговли и транспорта, как Конвенция ООН о согласовании условий проведения контроля грузов на границах и Конвенция TIR, там межрегиональная торговля составляет около 70% от региональной торговли. Однако в регионах, в которых правительства не смогли установить государственно-частное партнерство с национальными ассоциациями – членами IRU под эгидой IRU, торговля составляет всего 5% для стран Латинской Америки и Организации экономического сотрудничества, и 17% для стран Организации Черноморского Экономического Сотрудничества (ОЧЭС) и евразийского Таможенного союза.

Основываясь на этих торговых различиях, IRU в 2008 году запустил проект Новая Евроазиатская автотранспортная инициатива (NELTI), который уже прошел четыре этапа, в рамках которых осуществлялся мониторинг, а затем анализ более 200 000 пересечений границ на нескольких торговых маршрутах между Дальним Востоком, Центральной Азией, странами СНГ, Ближним Востоком и Европой.

Результаты проекта NELTI ясно показывают, что более 40% всего времени доставки грузов теряется на границах из-за несовершенных процедур, и что около 38% всей стоимости перевозки приходится на неофициальные платежи. Из-за этих серьезных препятствий древнейший Шелковый путь, который когда-то был крупнейшей в мире торговой артерией, превратился в торговый маршрут, на который сейчас приходится менее 1% от всей глобальной торговли на Евразийском континенте.

Цель IRU состоит в упрощении торговли, в том, чтобы международный автомобильный транспорт объединил все бизнесы во всех странах, расположенных вдоль маршрутов древнего Шелкового пути, со всеми крупнейшими мировыми рынками, и таким образом способствовал бы, процветанию и, в конечном итоге, миру.

Для достижения этой цели IRU разработал различные информационные инструменты, такие как программа наблюдения за временем ожидания на границах, электронная система предварительного декларирования (TIR-EPD), а также «зеленые полосы» TIR-EPD на погра-

ничных переходах. Цель программы наблюдения за временем ожидания на границах состоит в том, чтобы таможенные органы могли соответствовать требованиям Конвенции ООН о согласовании условий проведения контроля грузов на границах и могли информировать торговых операторов о времени ожидания на их границах. К сожалению, это международное требование только частично удовлетворяется таможенными органами. Задача электронной системы предварительного декларирования состоит в предварительной оценке риска таможенными органами с целью сокращения времени ожидания на границах и оказания содействия дальнейшему упрощению и обеспечению безопасности международной торговли и автомобильного транспорта на этих маршрутах.

Для решения проблем, выявленных в ходе реализации проекта NELTI, IRU совместно со своими членами разработал концепцию инициативы «Модельное шоссе». Этот проект IRU, который был представлен в Ташкенте в мае 2010 года, получил поддержку со стороны ряда правительств и таких финансовых институтов, как Азиатский банк развития.

Основная задача инициативы «Модельное шоссе» состоит в содействии развитию вспомогательной дорожной инфраструктуры вдоль основных маршрутов, соединяющих Европу и Азию, по международным стандартам и с учетом передового опыта. Второй задачей этой инициативы является стимулирование проведения административных реформ, направленных на упрощение международных автомобильных перевозок и процедур пересечения границ.

Инициатива «Модельное шоссе» будет осуществляться при помощи Регионального фонда развития инфраструктуры, который должен финансировать развитие вспомогательной дорожной инфраструктуры, основываясь на принципах государственно-частного партнерства.

Воплощение в жизнь инициативы «Модельное шоссе» даст возможность создать «коридоры развития» вдоль основных автомагистралей, проходящих по территориям транзитных евроазиатских стран, что будет стимулировать развитие региональных бизнесов и рост занятости населения.

«Модельное шоссе» – это выбранный участок (две-три секции) автомагистрали международного значения протяженностью 1500-2000 км, пересекающий территории нескольких евроазиатских стран и имеющий важное стратегическое значение в обеспечении евроазиатских торгово-экономических и транспортных связей с главными мировыми рынками посредством автомобильного транспорта.

В июне 2011 года в Тбилиси состоялось координационное совещание глав международных организаций и финансовых институтов, на котором было принято решение о дальнейших действиях по осуществлению инициативы «Модельное шоссе».

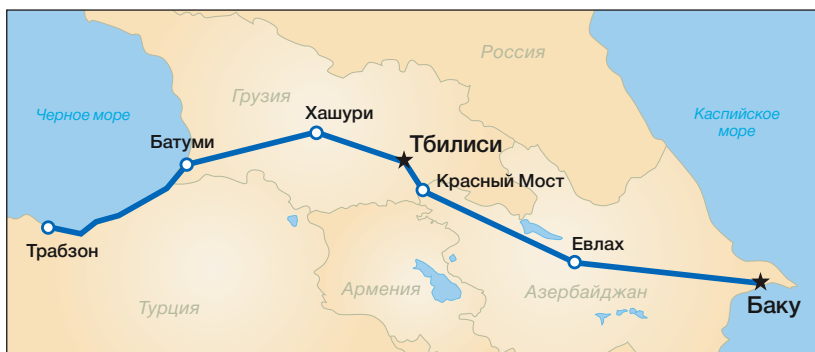
В соответствии с этим решением в Ялте, Батуми и Астане состоялись 3 заседания групп экспертов по вспомогательной инфраструктуре, а также одно специальное совещание по механизмам инвестиций в «Модельное шоссе», которое прошло в Салониках (Греция).

Потенциальные участки для создания «модельного шоссе» были выбраны на Южном Кавказе и в Центральной Азии.

1.2. «Модельное шоссе» на Южном Кавказе

Южно-кавказской участок «модельного шоссе» проходит **от Баку до Трабзона через Тбилиси и Батуми** и совпадает с участком Черноморской кольцевой автодороги и основной транс-кавказской автомагистралью в восточной части региона Черного моря. Эта торговая и туристическая автодорога между Азербайджаном, Грузией, Турцией, Европейским Союзом и другими экономическими регионами, по которой также осуществляются практически все внутренние грузовые автоперевозки на Южном Кавказе. В то же время у этого маршрута огромный неиспользованный потенциал с точки зрения коммерческих автомобильных грузоперевозок из Центральной Азии и западного Китая в Европу через паромные переправы на Каспийском море¹.

Общая протяженность Южно-кавказского участка «модельного шоссе» – 1135 км.



Карта 1. Участок «модельного шоссе» на Южном Кавказе

В октябре 2011 года на совещании, состоявшемся в Москве, министры транспорта стран-участниц организации Черноморского экономического сотрудничества (ОЧЭС) согласились включить инициативу «Модельное шоссе» в будущий мастер-план развития ОЧЭС и сотрудничать при подготовке анализа экономической целесообразности проекта «Модельное шоссе».

¹ В настоящее время правительство Туркменистана изучает возможности удлинения южно-кавказского участка «Модельного шоссе» до Ашхабада, включая автомагистраль Ашхабад-Туркменбаши и паромную переправу Туркменбаши-Баку.

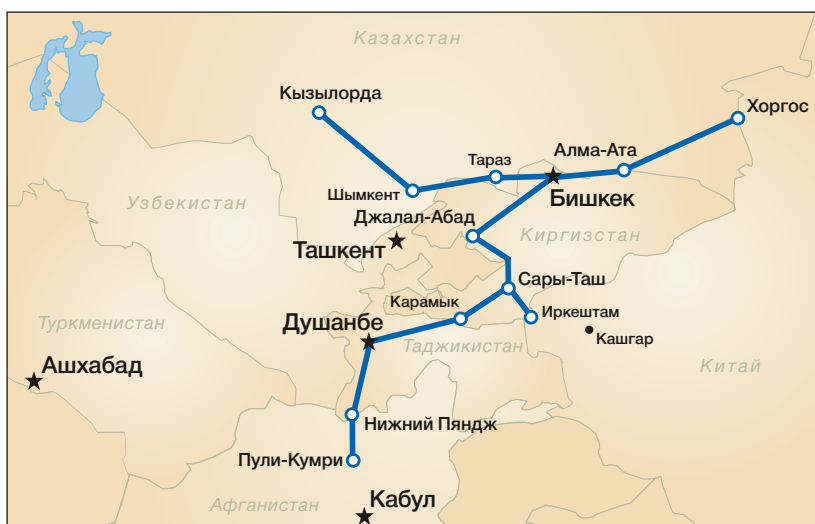
По заказу IRU и Черноморского банка торговли и развития греческая компания Egnatia ODOS S.A. (выполняющая функции единого постоянного технического секретариата Черноморской кольцевой автодороги) подготовила предпроектное исследование «Развитие «модельного шоссе» на участке Баку – Тбилиси – Батуми – Трабзон». В период с 30 октября по 14 ноября 2012 года в Баку (Азербайджан), Тбилиси (Грузия) и Анкаре (Турция) были проведены презентации этого предварительного анализа экономической целесообразности проекта.

На министерской конференции стран-участниц ОЧЭС, прошедшей 28 ноября 2012 года в Измире (Турция) министры транспорта Азербайджана, Грузии и Турции подписали трехстороннюю декларацию о создании участка «Модельного шоссе» на Южном Кавказе, что предусматривает дальнейшие конкретные шаги по реализации инициативы «Модельное шоссе».

На этом же совещании министр экономики и устойчивого развития Грузии Гиоргий Квирикашвили предложил создать в Тбилиси Технический секретариат Рабочей группы по реализации инициативы «Модельное шоссе», предусмотренной в вышеупомянутом трехстороннем заявлении.

1.3. «Модельное шоссе» в Центральной Азии

Учитывая крайне важное значение дорог для развития торговли и транзита в странах Центральной Азии, не имеющих выхода к морю, участок «модельного шоссе» в этом регионе включает в себя следующий основной маршрут **Кызылорда – Шымкент – Алма-Ата – Хоргос** (протяженностью 1478 км). Этот маршрут еще известен как транспортный коридор «Западная Европа – Западный Китай», а также участок **Кордай – Бишкек – Душанбе – Нижний Пяндж – Пули-Кумри** (протяженностью 1772 км).



Карта 2. Участок «модельного шоссе» в Центральной Азии

Инициатива «Модельное шоссе» в Центральной Азии призвана способствовать развитию торговых и экономических отношений между Казахстаном, Киргизией, Таджикистаном и Афганистаном. Этот участок дороги также является частью транспортного коридора ТРАСЕКА. В ближайшем будущем «модельное шоссе» приобретет более важное значение, учитывая будущую интеграцию Китая (СУАР) в систему региональных и евро-азиатских транспортных связей.

Научно-исследовательский институт транспортного комплекса Республики Казахстан (НИИ ТК) провел предпроектное исследование участка «модельного шоссе» в Центральной Азии. Его результаты были представлены в сентябре 2012 года в Казахстане в рамках конференции с участием Канцелярии Высокого представителя ООН по наименее развитым странам, развивающимся странам, не имеющим выхода к морю и малым островным развивающимся государствам (UNOHRLLS), а также в Таджикистане и Киргизии в ходе визитов Генерального секретаря IRU в эти страны.



Учитывая тот факт, что 40% всего времени перевозки теряется на границах, правительство Таджикистана принимает меры для улучшения ситуации, и поддерживает реализацию инициативы «Модельное шоссе», с которой 2 года назад выступил Международный союз автомобильного транспорта (IRU), целью которой является создание современной вспомогательной дорожной инфраструктуры вдоль нескольких участков центрально-азиатских транспортных коридоров. Эта инициатива была официально поддержана правительствами стран Центральной Азии.

Необходимо отметить, что реализация проекта «Модельное шоссе» в Центральной Азии, и, в частности, на территории Республики Таджикистан, не только внесет вклад в развитие торговли и рост экономики, но также будет иметь большое политическое влияние и даст коммерческую выгоду, а также приведет к созданию «коридора развития».

Акил Акилов,
Премьер-министр Республики Таджикистан

2. Вспомогательная дорожная инфраструктура

Вспомогательная дорожная инфраструктура включает в себя, с одной стороны, места для отдыха водителей и площадки для обслуживания автомобилей, где можно остановиться на ночь и на которых имеется вода, еда, а также предметы первой необходимости; заправочные станции, станции технического обслуживания и безопасные парковки для транспортных средств. С другой стороны, она также должна включать в себя гармонизированные процедуры пересечения границ, основанные на таких ключевых многосторонних конвенциях ООН по упрощению торговли и транспорта, как TIR, Конвенция о согласовании условий проведения контроля грузов на границах, Соглашение о международной дорожной перевозке опасных грузов, и т. д., целью которых является улучшение контроля и ускорение выполнения формальностей на границах. Во вспомогательную дорожную инфраструктуру также включены логистические центры или <сухие порты>, пункты пересечения границ, оснащенные такими информационными инструментами IRU, как программа наблюдения за временем ожидания на границах и <зеленые полосы> TIR-EPD (Схема 1).



Схема 1. Классификация вспомогательной дорожной инфраструктуры

Таблица 1. Критерии вспомогательной дорожной инфраструктуры

Объект	Сооружения	Расположение	Международные стандарты и рекомендованный опыт	Пользователи (потребители)
Зона отдыха Тип 1	1) автозаправочная станция 2) кафе/ресторан (международная или национальная сеть) 3) магазин/киоск 4) круглосуточный туалет и водопровод 5) телефон/Wi-Fi 6) 10-30 парковочных мест для легковых автомобилей и 4-12 мест для грузовиков или автобусов. В каждой зоне отдыха должны быть скоростные и тормозные полосы, дорожные знаки и маркировки	15-20 км между зонами отдыха	• стандарты TEM и рекомендованный опыт • немецкие стандарты (Richtlinien für Rastanlagen an Strassen) • руководство по развитию зон отдыха на основных магистральных и автострадах, США	• водители и пассажиры легковых автомобилей, городских и междугородних автобусов • туристы • водители грузовиков
Зона отдыха Тип 2	1) автозаправочная станция 2) место для отдыха, туристическая информация, центр, место для проведения культурных мероприятий 3) кафе/ресторан (с традиционными местными блюдами) 4) магазин/мини-маркет, где продаются местные продукты питания и изделия местных мастеров 5) парковочные места для легковых автомобилей, грузовиков и автобусов	Около населенных пунктов	• Концепция Michi-No-Eki, Япония	• водители и пассажиры легковых автомобилей, городских и междугородних автобусов • туристы • водители грузовиков • местные фермеры и производители
Зона отдыха и обслуживания	1) автозаправочная станция (удобная для заправки грузовиков и автобусов) 2) пункт мойки автомобилей, ремонт, места для проведения самостоятельного ремонта 3) кафе, рестораны (международные или национальные сети) 4) различные магазины, киоски 5) круглосуточный туалет и водопровод 6) телефон/Wi-Fi 7) отдельные парковочные места для легковых автомобилей и отдельные места для парковки грузовиков или автобусов 8) остановка городских/междугородних автобусов 9) мотель/гостиница/кемпинг 10) зона отдыха и места для развлечений. В каждой зоне отдыха и обслуживания должны быть скоростные и тормозные полосы, дорожные знаки и маркировки, система внешнего освещения	30-50 км между зонами отдыха и обслуживания	• стандарты TEM и рекомендованный опыт • немецкие стандарты (Richtlinien für Rastanlagen an Strassen) • руководство по развитию зон отдыха на основных магистральных и автострадах, США	• водители и пассажиры легковых автомобилей, городских и междугородних автобусов • туристы • водители грузовиков • местные жители

Объект	Сооружения	Расположение	Международные стандарты и рекомендованный опыт	Пользователи (потребители)
Парковки	1) безопасные и отдельные парковки для грузовиков или автобусов 2) автозаправочная станция для грузовиков или автобусов 3) места для мойки транспортных средств, дезинфекции, ремонта, самостоятельного ремонта грузовиков/автобусов 4) мотель/гостиница для водителей с дополнительными услугами (стиральные машины, телефон, Интернет, зона отдыха) 5) кафе На каждой парковке должны быть скоростные и тормозные полосы, дорожные знаки и маркировки, система освещения	300-600 км, около городов, «зеленые полосы» TIR-EPD, сухие порты	- передовой опыт автотранспортных ассоциаций (Asociacion del Transporte Internacional de Espana - ASTIC, ASMAP - UA, JTA и т. д.)	- водители грузовиков - водители городских и междугородних автобусов
Пункты пересечения границ, оборудованные «зелеными полосами» TIR-EPD и использующие программу IRU наблюдения за временем ожидания на границах	1) «зеленые полосы» TIR-EPD, отдельные полосы для грузовиков (с TIR-EPD), автобусов и легковых автомашин 2) программа IRU наблюдения за временем ожидания на границах 3) ворота и пункты проверки (таможенные и другие государственные услуги) 4) рентгеновское сканирование и другое необходимое оборудование 5) безопасные места для ожидающих грузовиков 6) автозаправочная станция 7) магазины беспошлинной торговли	- наземные пункты пересечения границ; - пункты пересечения границ в торговых морских портах (паромных терминалах)	передовой опыт GTA TOBB, Турция	- водители и пассажиры легковых автомашин, городских и междугородних автобусов - водители грузовиков
Сухие порты (логистические центры)	1) склады и другие сооружения 2) безопасная территория 3) места для ожидающих грузовиков 4) оборудование для загрузки/выгрузки грузов	Около портов, аэропортов, мультимодальных транспортных узлов	стандарты и передовой опыт ЕС, США и Японии	- автотранспортные перевозчики - владельцы грузов

Все вышеуказанные типы активов могут быть объединены в две группы в соответствии с природой инвестиций, вносимых Региональным фондом развития инфраструктуры проекта «Модельное шоссе»:

- 1) Новые сооружения вспомогательной дорожной инфраструктуры (новое строительство, инвестирование «с нуля»);
- 2) Расширение, модернизация и восстановление существующих объектов: замена оборудования, расширение списка предоставляемых услуг, модернизация производственных мощностей и технологий.

3. Региональный фонд развития инфраструктуры проекта «Модельное шоссе»

3.1. Потребности в инвестициях

По отдельности объекты дорожной инфраструктуры никогда бы не попали в фокус внимания международного финансирования. Но проекты, включающие в себя десятки таких однотипных объектов, как зоны отдыха и обслуживания, зоны отдыха или стандартные мотели, могут стать привлекательными для иностранных инвестиций.

Общий объем инвестиций для строительства участка «модельного шоссе» на Южном Кавказе составляет 600-650 млн евро (источник: предпроектное исследование «Развитие «Модельного шоссе» на участке Баку – Тбилиси – Батуми – Трабзон»), а участка «модельного шоссе» в Центральной Азии – 0,8–1 млрд долларов США (источник: предпроектное исследование «Модельное шоссе» в Центральной Азии»).

Более точный объем инвестиций будет определен в соответствующих полных анализах экономической целесообразности (генеральных планах) строительства «модельного шоссе» в двух регионах, которые, как планируется, будут проведены в 2013 году.



Учитывая нынешнюю ориентацию на региональную интеграцию и современные тенденции отхода от финансирования проектов по развитию инфраструктуры из государственных фондов и переход к использованию финансирования на основе государственно-частного партнерства или частных источников, мы предлагаем создать два Региональных фонда развития инфраструктуры проекта «Модельное шоссе»: в регионе Черного моря и в Центральной Азии».

(Из публикации «Финансовые механизмы реализации инициативы «Модельное шоссе», подготовленной Eurasia Transit System, Inc., New York USA)

3.1. Типы инвестиций, которые могут быть привлечены для реализации проекта «Модельное шоссе»

Следующие типы инвестиций могут быть привлечены для реализации инициативы «Модельное шоссе» через региональный фонд развития инфраструктуры:

Инвестиции в акционерный капитал	инвестиции в акционерный капитал фонда
Коммерческий кредит (кредит с преимущественным правом требования)	как правило, заемный капитал становится основным источником финансирования развития объектов вспомогательной дорожной инфраструктуры.
Субординированный (младший) кредит	заемный капитал для авансового финансирования: в некоторых случаях кредиторы, предоставляющие субординированный кредит, могут получить возможность напрямую участвовать в получении прибыли от вложенного капитала, имея право покупки или продажи ценных бумаг за оговоренную сумму в оговоренный срок, гарантии обмена на акции и ценные бумаги, или подписку на акции компании-концессионера по льготной цене.
Институциональные инвестиции	кредиты могут быть получены от финансовых компаний, инвестиционных фондов, страховых компаний, коллективных инвестиционных схем (например, паевых инвестиционных фондов) и пенсионных фондов. Основной причиной привлечения институциональных инвестиций является заинтересованность вышеупомянутых групп в получении прибыли (включая защиту ресурсов от инфляции) и в диверсификации долгосрочных инвестиций.
Многосторонние финансовые ресурсы	финансовые ресурсы, полученные от международных финансовых институтов, банков развития, экспертных агентств и агентств по содействию инвестициям.
Ресурсы страховых компаний	финансовые ресурсы, полученные от страховых компаний, включая страхование инфраструктуры, техники и оборудования, страхование от несчастных случаев и т. д.
Ресурсы гарантийных фондов	гарантии политических рисков, гарантийные фонды и другие формы многосторонних гарантийных агентств.
Финансирование через рынки капиталов	может быть предусмотрен выпуск ценных бумаг Регионального фонда развития инфраструктуры на признанных фондовых биржах после определенного периода работы.

Схема 2. Типы инвестиций, которые могут быть привлечены для реализации проекта «Модельное шоссе» через Региональный фонд развития инфраструктуры

3.3. Что такое Региональный фонд развития инфраструктуры проекта «Модельное шоссе»: функции и структура

Региональный фонд развития инфраструктуры проекта «Модельное шоссе» – это многосторонний механизм, посредством которого регионы Южного Кавказа и Центральной Азии могут направлять средства в крупнейшие инфраструктурные схемы, в ситуациях, когда прогнозируемое государственное или частное финансирование этих схем не может быть осуществлено в полной мере, и в случае, когда данная инфраструктура необходима для поддержания запланированного роста или развития² (в частности для увеличения объемов международных автомобильных перевозок и транзита и реализации существующего потенциала Азиатской сети автомобильных дорог ООН (UN AH Network), транспортных коридоров ТРАСЕКА и ГУАМ, Центрального маршрута NELTI и Черноморской кольцевой автодороги).

В этом случае стоимость капиталовложений будет впоследствии возмещена из заранее определенных государственных и/или частных финансовых потоков, когда это станет возможно. Региональный фонд развития инфраструктуры проекта «Модельное шоссе» также является эффективным механизмом для продвижения проектов от намеченных в общих чертах до региональных приоритетных схем, с надежным финансовым, экономическим и бизнес обоснованием.

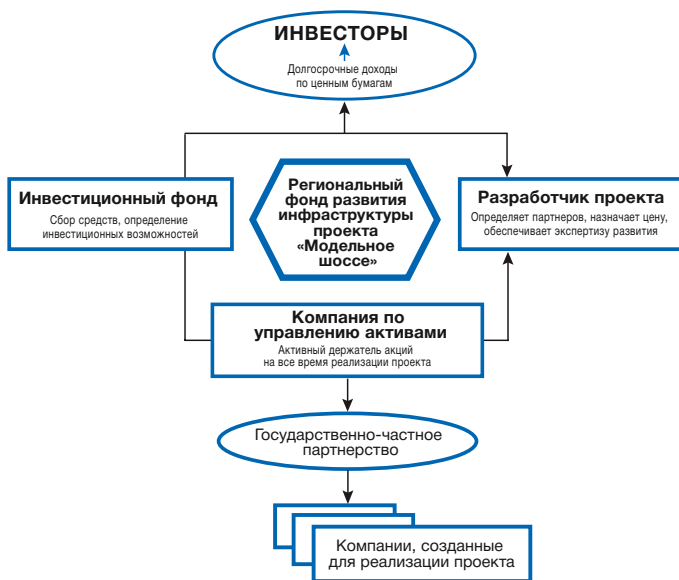


Схема 3. Роль Регионального фонда развития инфраструктуры проекта «Модельное шоссе»

² Инициатива «Модельное шоссе»: глобальные инвестиции и механизмы финансирования. Исследование, подготовлено International Project Development Group, LLC, New York, USA. Eurasia Transit Systems Inc, New York, USA

Функции Регионального фонда развития инфраструктуры проекта «Модельное шоссе»:

- **накопление финансовых средств** из различных источников;
- **распределение этих финансовых ресурсов** на реализацию определенных проектов, связанных с развитием вспомогательной дорожной инфраструктуры, разделенной на группы объектов (зоны отдыха, зоны отдыха и обслуживания, парковки, пункты пересечения границ и т.д.);
- **надзор за строительными, восстановительными и модернизационными работами**, проводимыми на всех группах объектов вспомогательной дорожной инфраструктуры;
- **координация вопросов создания и функционирования «Модельного шоссе»** с правительствами заинтересованных стран, международными организациями, финансовыми институтами и бизнесами;
- **управление группами объектов вспомогательной дорожной инфраструктуры** до возвращения инвестиций, вложенных в их строительство и восстановление (через установленные компании, отвечающие за реализацию проекта);
- **обеспечение возвращения первоначально инвестированных средств** всем инвесторам (международным финансовым институтам, коммерческим банкам, бизнесам).

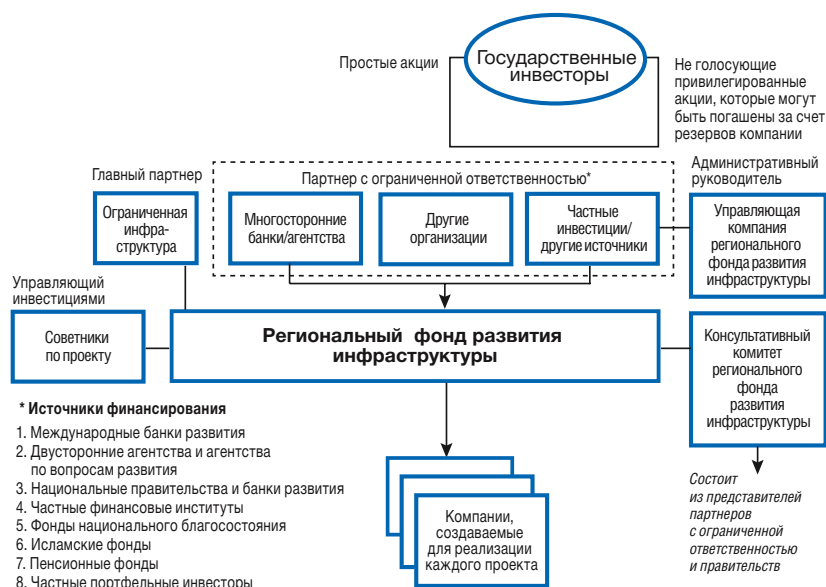


Схема 4. Предлагаемая организационная структура Регионального фонда развития инфраструктуры для реализации проекта «Модельное шоссе»

3.4. Партнеры Регионального фонда развития инфраструктуры

Стороны, с которыми Региональный фонд развития инфраструктуры должен взаимодействовать (схема 5):

- заинтересованные международные организации и финансовые институты (региональные банки развития);
- кредиторы и частные инвесторы;
- поставщики услуг (топливные компании, компании, предлагающие услуги по обслуживанию питанием, компании автосервиса, гостиничные сети, розничные сети, включая поставщиков товаров для магазинов беспошлинной торговли на пунктах пересечения границ, «зеленых полосах» TIR-EPD и т. д.);
- страховые компании;
- строительные компании;
- правительственные органы (на национальном и местном уровнях);
- группы потребителей вспомогательных услуг (автоперевозчики и их ассоциации) и другие.

Региональный фонд развития инфраструктуры будет приглашать опытные и надежные компании для участия в создании «модельного шоссе», включая мировых лидеров в области строительства и поддержания объектов вспомогательной дорожной инфраструктуры, и будет работать с ведущими коммерческими банками, транснациональными фирмами-подрядчиками и местными компаниями.

Региональный фонд развития инфраструктуры проекта «Модельное шоссе» будет активно участвовать в работе Советов директоров компаний, создаваемых для реализации проектов строительства вспомогательной инфраструктуры, принимать участие в выборе их руководящих органов и осуществлять надзор за их деятельностью с тем, чтобы максимально улучшить их работу.

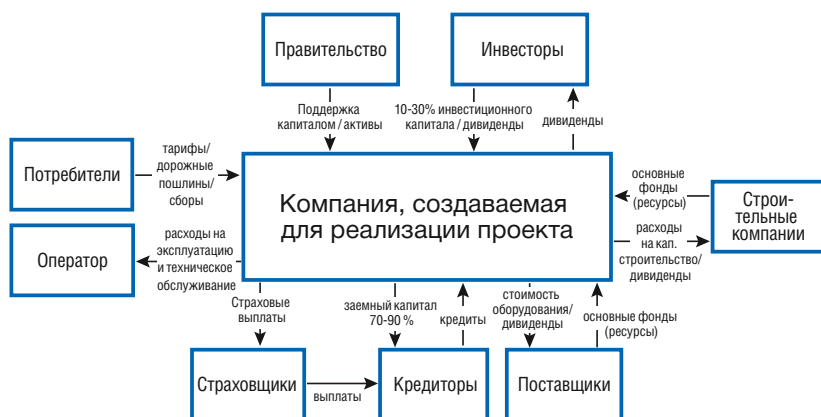


Схема 5. Финансовые операции Регионального фонда развития инфраструктуры проекта «Модельное шоссе»

3.5. Правовой статус и управление

Точный правовой статус, юрисдикция и корпоративное управление Регионального фонда развития инфраструктуры проекта «Модельное шоссе» будут определены на более поздней стадии, после специального исследования, которое должно быть проведено наряду с полным анализом экономической целесообразности инициативы «Модельное шоссе» (генеральные планы).

Международный опыт, и в частности опыт создания Регионального фонда, организованного Ассоциацией стран юго-восточной Азии (АСЕАН) в 2011 году для финансирования крупнейших инфраструктурных проектов в регионе, показывает, что это может быть акционерная компания с ограниченной ответственностью.

Региональный фонд развития инфраструктуры проекта «Модельное шоссе» будет управляться Советом директоров. Его основной задачей будет определение приоритетных задач фонда, проведение исследований и определение критериев выбора проектов, финансируемых фондом. Он также должен определить приоритетные проекты, предлагаемые Консультативным Советом, в который войдут представители правительств заинтересованных стран и акционеров фонда.

Как ожидается, структура капитала Регионального фонда развития инфраструктуры будет состоять из собственного капитала и заемных средств, которые будут использоваться для финансирования государственной части проектов государственно-частного партнерства и затем, через несколько лет работы и подведения определенных финансовых итогов работы, могут быть дополнены различными гибридными капиталами, включая выход на рынки капитала.

Учитывая тот факт, что объекты вспомогательной дорожной инфраструктуры являются более коммерчески выгодными, Региональный фонд развития инфраструктуры проекта «Модельное шоссе» может быть создан за 12-24 месяца, в отличие от фондов, создаваемых для финансирования инфраструктуры (дороги, энергетика, водоснабжение), требующей большего времени.

3.6. Механизмы государственно-частного партнерства

Региональный фонд развития инфраструктуры основывается на принципах государственно-частного партнерства и будет работать, опираясь на его принципы. Так как существуют различные типы государственно-частного партнерства, то на практике вопросы выбора типа, который будет использоваться для создания Регионального фонда развития инфраструктуры проекта «Модельное шоссе», и конкретной компании, выполняющей работу по созданию вспомогательной дорожной инфраструктуры, должны быть изучены в будущем.

При разделении ответственности и ресурсов в ходе реализации проектов в рамках государственно-частного партнерства как государственный, так и частный сектора могут разделить потенциальные риски и выгоды от реализации конкретных проектов или работы групп объектов вспомогательной дорожной инфраструктуры в зависимости от закрепленной за ними ответственности (Схема 6).

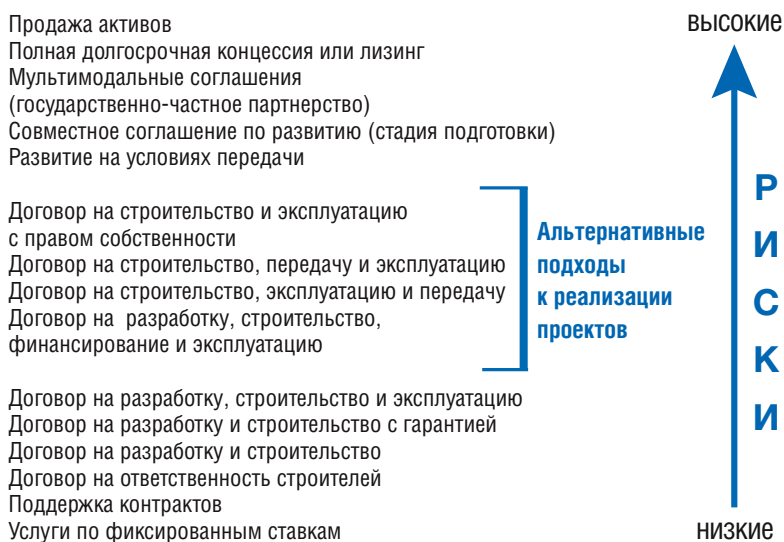


Схема 6. Основные типы государственно-частного партнерства, которые могут использоваться при реализации проектов, связанных со вспомогательной дорожной инфраструктурой

3.7. Вклад правительств

Вторым ключевым аспектом инициативы «Модельное шоссе» является эффективное применение таких важнейших инструментов ООН по упрощению торговли, как Конвенция TIR и Приложение 8 к Международной конвенции о согласовании условий проведения контроля грузов на границах от 1982 года, которые создают благоприятные условия для развития торговли и автомобильного транспорта.

Для того чтобы значительно сократить время ожидания на границах и таким образом ограничить возможности для незаконных платежей, существуют соответствующие инструменты. Правительства должны гармонизировать процедуры на основе Конвенции ООН о согласовании условий проведения контроля грузов на границах, заставить свои таможенные органы проводить оценку рисков до приезда грузовика на основе информации, предоставленной электронной системой предварительного декларирования (TIR-EPD), и обеспечить удовлетворяющие таможенным требованиям «зеленые полосы» TIR-EPD для грузовиков, тем самым создавая таможенным органам условия для выполнения возложенных на них функций контроля.

Правительства могут внести свой вклад в создание «модельного шоссе», создавая следующие механизмы:

- обеспечение государственных гарантий инвестиций в определенные объекты вспомогательной инфраструктуры, расположенной на их национальной территории;
- упрощение процедур отвода земель вдоль дорог для объектов вспомогательной дорожной инфраструктуры;
- применение благоприятного налогового режима для бизнесов, выполняющих работы на объектах вспомогательной инфраструктуры до возврата дохода на инвестиции;
- передача земель и другого недвижимого имущества, находящихся в государственной собственности, Региональному фонду развития инфраструктуры на особых условиях;
- применение ключевых многосторонних конвенций ООН по упрощению торговли и транспорта, таких как Конвенция TIR и Конвенция о согласовании условий проведения контроля грузов на границах и др.;
- применение информационных инструментов IRU и других инструментов, обеспечивающих безопасность, таких как программа наблюдения за временем ожидания на границах и «зеленые полосы» TIR-EPD.

Эффективное использование «модельного шоссе», хотя оно и представляет собой только малую часть инвестиций в инфраструктуру, тем не менее позволит правительствам значительно увеличить доход на инвестиции и увеличить экономический и торговый потенциал всех инвестиций в инфраструктуру, что внесет значительный вклад в рост национальной и региональной экономики.



Список литературы:

1. Design Guidelines for Rest Areas, Egnatia Odos SA, June 2006, Greece (based on German standards Richtlinien für Rastanlagen an Strassen)
2. Development of the Baku-Tbilisi-Batumi-Trabzon Model Highway, Egnatia Odos SA, October 2012, Greece
3. Development of the Central Asian Model Highway, NIITK, October 2012, Republic of Kazakhstan
4. Guide for Development of Rest Areas on Major Arterials and Freeways, 3rd Edition, AASHTO, 2001, USA
5. Model Highway Initiative: Worldwide Investment and Funding Mechanisms. A study prepared by International Project Development Group, LLC, New York, USA. Eurasia Transit Systems Inc, New York, USA
6. Policy on Service Areas and Other Roadside Facilities on Motorways and All-Purpose Trunk Roads in England, DfT Circular 01/2008, UK
7. Study on the feasibility of organizing a network of secured parking areas for road transport operators on the Trans European Road Network, Panteia/NEA, Jan 2007, The Netherlands
8. TEM Standards and Recommended Practice, 3rd Edition, UNECE, February 2002



*Единство действий во
имя лучшего будущего*



с 1948 г.

**International Road Transport Union
Headquarters**

3, rue de Varembe
B.P. 44
CH-1211 Geneva 20
Switzerland

Tel: +41-22-918 27 00
Fax: +41-22-918 27 41
E-mail: iru@iru.org
Web: www.iru.org

**IRU Permanent Delegation
to the European Union**

32-34, avenue de Tervueren
Bte 17
B-1040 Brussels
Belgium

Tel: +32-2-743 25 80
Fax: +32-2-743 25 99
E-mail: brussels@iru.org
Web: www.iru.org

**IRU Permanent Delegation
to the Middle East and Region**

Selenium Plaza
Hakkı Yeten Cad. No.: 304, Kat: 11
Beşiktaş 34349 Istanbul
Turkey

Tel: +90-212-215 60 00
Fax: +90-212-215 60 10
E-mail: istanbul@iru.org
Web: www.iru.org

**Постоянное представительство
IRU в Евразии**

Россия
123610 Москва
Краснопресненская наб. 12
Подъезд 6, офис 417

Тел: +7-495-258 17 59
факс: +7-495-258 17 60
Эл.почта: moscow@iru.org
Веб-сайт: www.iru-eapd.org

**IRU Regional Committee for Africa
Secretariat**

3, rue de Varembe
B.P. 44
CH-1211 Geneva 20
Switzerland

Tel: +41-22-918 27 00
Fax: +41-22-918 27 41
E-mail: iru@iru.org
Web: www.iru.org

