



Инициатива «Модельное шоссе»





СОДЕРЖАНИЕ

Инициатива IRU «Модельное шоссе»	4
Возрождение Великого шелкового пути – вызов времени для международного сообщества	6
Новая евро-азиатская автотранспортная инициатива IRU (NELTI): факты	7
... и убедительные цифры	8
Инициатива IRU «Модельное шоссе» (MHI)	9
Привлечение бизнесов к развитию вспомогательной дорожной инфраструктуры	10
Проведение институциональных реформ и использование передового мирового опыта для упрощения процедур пересечения границ на «Модельном шоссе»	11
Государственно-частное партнерство: международное сотрудничество и соответствующие обязательства	12
Финансирование инициативы «Модельное шоссе»	13
«Модельное шоссе» на Южном Кавказе	15
Оценка вспомогательной дорожной инфраструктуры	16
Поддержка на высшем уровне инициативы «Модельное шоссе» на Южном Кавказе	17
Предпроектное исследование участка «Модельного шоссе» на Южном Кавказе	18
«Модельное шоссе» в Центральной Азии	19
Оценка вспомогательной дорожной инфраструктуры	20
Поддержка на высшем уровне инициативы «Модельное шоссе» в Центральной Азии	21
Предпроектное исследование участка «Модельного шоссе» в Центральной Азии	22
Что дальше?	23
О Международном союзе автомобильного транспорта (IRU)	24



Международный союз автомобильного транспорта (IRU) выступил с большим количеством различных проектов и разработал ряд информационных инструментов, направленных на упрощение и обеспечение безопасности торговли и международных автомобильных перевозок между странами Дальнего Востока, Центральной Азии, Ближнего Востока, СНГ и Европы в соответствии с целями ООН развития тысячелетия и Алма-Атинской программы действий по содействию экономикам стран Евразии, не имеющих выхода к морю, для того чтобы они могли извлечь выгоду от глобализации благодаря получению доступа к основным мировым рынкам, так как для автомобильного транспорта не существует такого понятия, как страна, не имеющая выхода к морю.

Задача IRU состоит в том, чтобы ликвидировать основные препятствия, которые превратили древний Шелковый путь, который когда-то был крупнейшей в мире торговой артерией, в торговый маршрут, на долю которого приходится менее 1 % всей мировой торговли в Евро-Азиатском регионе.

Для того чтобы найти наилучшие решения задачи, IRU провел 5 конференций и параллельно совещания на уровне министров. Эти конференции прошли в Иркутске (2001 год), Тегеране (2003 год), Пекине (2005 год), Варшаве (2007 год), Алма-Ате (2009 год) и Тбилиси (2011 год) и были посвящены вопросам упрощения и совершенствования евро-азиатской торговли и автомобильного транспорта. Следующая конференция этой серии пройдет в Аммане (Иордания) в июне 2013 года.

Новая евро-азиатская автотранспортная инициатива IRU (NELTI) стартовала в сентябре 2008 года с целью налаживания регулярных коммерческих грузовых автоперевозок из стран Центральной Азии в Европу и доказала, что возрождение Шелкового пути для торговли автомобильным транспортом является конкурентной, экономически эффективной альтернативой традиционным, но все более перегруженным морским торговым маршрутам.

Действительно, мониторинг и научный анализ различных нарушений в пунктах пересечения границ в рамках проекта NELTI показали высокий конкурентный потенциал развития Северного, Центрального и Южного маршрутов NELTI при условии, что правительства совместно с частным сектором будут претворять в жизнь решения, основанные на применении ключевых инструментов ООН по упрощению торговли и транспорта, наряду с информационными технологиями IRU и инициативой «Модельное шоссе».

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

IRU уверен, что его новая инициатива «Модельное шоссе» является экономически эффективным инструментом для развития евро-азиатской торговли и автомобильного транспорта, и что она будет способствовать прогрессу, процветанию и, в конечном итоге, миру во всех странах, расположенных вдоль древнего Шелкового пути!

Присоединяйтесь к нам!

Мартин Марми
Генеральный секретарь IRU



С самого начала инициатива IRU «Модельное шоссе» получила активную поддержку и помощь со стороны Постоянного секретариата и стран-участниц основного многостороннего соглашения в рамках межправительственной комиссии ТРАСЕКА. Действительно, задачи, поставленные этим проектом, согласуются с целями и задачами, определенными в стратегии Межправительственной комиссии ТРАСЕКА по развитию транспортных коридоров на период до 2015 года.

Особый интерес для нас представляет тот факт, что инициатива становится основополагающим элементом в будущей консолидации и развитии сотрудничества между странами-членами ТРАСЕКА и IRU в следующих областях:

- совершенствование межрегиональных транспортных связей и торговли;
- рост транспортного потенциала для обеспечения эффективных коммуникационных линий между Европой, Кавказским регионом и Азией;
- упрощение международных автотранспортных перевозок;
- использование передового опыта и новых технологий при пересечении границ и в процедурах таможенного оформления.

Проект IRU «Модельное шоссе» способствует будущему 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 этой инициативы и ее 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 евро-азиатских транспортных маршрутов.

Я уверен, что ТРАСЕКА и IRU обладают достаточным потенциалом для эффективного сотрудничества при реализации этого проекта, который является очень важным для обеих организаций.

Я хотел бы подчеркнуть нашу искреннюю заинтересованность в сотрудничестве между нашими организациями, основанном на общих целях и задачах, связанных с приоритетами по улучшению качества автомобильных перевозок, и хотел бы еще раз подтвердить, что Постоянный секретариат и страны-участницы Межправительственного соглашения ТРАСЕКА поддерживают проект IRU «Модельное шоссе».

Эдуард Бирюков
Генеральный секретарь ТРАСЕКА

Инициатива IRU «Модельное шоссе»

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.

Цель IRU – дать возможность международному автомобильному транспорту объединить все бизнесы во всех странах, расположенных вдоль древнего Шелкового пути, со всеми главными мировыми рынками и, таким образом, способствовать прогрессу, процветанию и, в конечном итоге, миру в этом регионе.

Опыт показывает, что в странах, где правительства действуют совместно с IRU по выполнению 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 стран 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 евро-азиатская 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% от всей стоимости перевозки приходится на неофициальные платежи.

Для решения проблем, выявленных в ходе реализации проекте NELTI, IRU совместно со своими членами разработал инициативу «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.

«Модельное шоссе» – это показательный участок дороги, разработанный и созданный совместно национальными правительствами, международными финансовыми институтами, международными организациями и деловым сообществом с целью устранения нефизических барьеров для торговли.

Участниками проекта IRU «Модельное шоссе» являются национальные правительства, международные финансовые институты, международные межправительственные и неправительственные организации и бизнесы.

Инициатива IRU «Модельное шоссе» должна быть осуществлена в рамках государственно-частного партнерства.

Инициатива IRU «Модельное шоссе» включает в себя:

- создание современной вспомогательной дорожной инфраструктуры, включая зоны отдыха, зоны отдыха и обслуживания (в том числе автозаправочные станции, мотели, пункты питания и т. д.), безопасные парковки, пункты пересечения границ, «сухие порты»;
- институциональные реформы, направленные на гармонизацию таможенных процедур, упрощение международных автомобильных перевозок и использование передового опыта в области пересечения границ путем применения таких ключевых конвенций ООН по упрощению торговли и транспорта, как Конвенция TIR, Конвенция о согласовании условий проведения контроля грузов на границах и других, а также применение таких информационных инструментов IRU по упрощению и безопасности, как «зеленые полосы» TIR-EPD и программа наблюдения за временем ожидания на границах;
- создание многосторонних инвестиционных механизмов.

Результатом реализации инициативы «Модельное шоссе» является:

- развитие малых и средних предприятий – поставщиков услуг на вспомогательной дорожной инфраструктуре;
- тысячи новых рабочих мест на всем Евразийском континенте;
- развитие национальных экономик вдоль «модельного шоссе»;
- борьба с коррупцией, особенно на границах и при проверке на дорогах;
- более быстрая, а следовательно, и более дешевая доставка грузов между Азией и Европой.

Инициатива IRU «Модельное шоссе» уже поддержали такие международные финансовые институты, как:

- Всемирный банк;
- Азиатский банк развития;
- Черноморский банк торговли и развития;
- Европейский банк реконструкции и развития;

а также Всемирная таможенная организация, Организация Черноморского экономического сотрудничества, Организация экономического сотрудничества, Организация за демократию и экономическое развитие – ГУАМ и такие национальные ведомства, как Министерство регионального развития и инфраструктуры Грузии, Министерство транспорта Азербайджана, Министерство транспорта, морского флота и связи Турции, Министерство транспорта и связи Республики Казахстан, Министерство транспорта и связи Республики Таджикистан, Министерство транспорта и связи Киргизской Республики, Министерство транспорта и гражданской авиации Исламской Республики Афганистан, Министерство транспорта и дорожной инфраструктуры Молдовы и Министерство транспорта и связи Украины.



... Мне приятно узнать, что IRU выражает твердое намерение вести

совместную работу с Всемирным банком по ускорению устойчивого развития наземного транспорта, связывающего Европу и Азию через Центрально-Азиатский регион.

...Опыт IRU и других международных организаций будет чрезвычайно важен в этом отношении ...

Позвольте мне выразить нашу искреннюю заинтересованность в дальнейшем сотрудничестве с IRU и другими организациями... Мы с нетерпением ожидаем продолжения обмена мнениями по этому важному для обеих наших организаций вопросу».

Филипп Ле Уиру
Вице-президент

Регион Европы и
Центральной Азии

Всемирный банк

Возрождение Великого шелкового пути – вызов времени для международного сообщества

Возрождение Великого шелкового пути стало крайне важным и насущным вопросом, требующим постоянных и конкретных усилий международного сообщества, потому что оно является ключевым фактором реализации программы ООН «Цели развития тысячелетия», в частности, в области борьбы с бедностью.

ООН на протяжении последних десятилетий предпринимает значительные усилия по возрождению Шелкового пути, в частности, через специальную программу для экономик Центральной Азии (SPECА) и Алма-Атинскую программу действий для обеспечения доступа к мировым рынкам для стран, не имеющих выхода к морю, и для транзитных стран, а также через совместный проект Европейской экономической комиссии (ЕЭК) и Экономической и социальной комиссии для Азии и Тихого океана (ЭСКАТО) по развитию евро-азиатских транспортных связей.

В центре внимания Организации по безопасности и сотрудничеству в Европе (ОБСЕ) находятся вопросы безопасных, надежных и эффективных перевозок. Руководство ОБСЕ по применению передового опыта пересечения границ, опубликованное в 2012 году, может стать хорошим инструментом для упрощения международных автомобильных перевозок и борьбы с коррупцией в евро-азиатских странах.

Европейский союз с 1993 года активно поддерживает программу развития транспортного коридора для перевозки грузов в направлении Европа–Кавказ–Азия–ТРАСЕКА, целью которой является упрощение торговли и транспорта из Азии в Европу через Кавказ.

Азиатский банк развития в рамках программы Центрально-Азиатского регионального экономического сотрудничества (ЦАРЭС) особое внимание уделяет дорожной инфраструктуре и процедурам пересечения границ в Центрально-Азиатском регионе.

Важный практический вклад в восстановление Великого шелкового пути внес проект, реализуемый Международным союзом автомобильного транспорта, «Новая евро-азиатская автотранспортная инициатива» (NELTI), начатый в 2008 году и продемонстрировавший, что для автотранспорта нет недоступных регионов и стран. Проект также показал, что перевозки между Европой и Азией эффективны, безопасны и экономически целесообразны, и что для автомобильного транспорта не существует такого понятия, как страна, не имеющая выхода к морю, так как автомобильный транспорт является единственным видом транспорта, способным связать все бизнесы региона со всеми основными мировыми рынками, позволяющим экономикам стран, не имеющих выхода к морям, в полной мере пользоваться всеми преимуществами глобализации и, в конечном итоге, способствующим прогрессу, процветанию и миру в этом регионе.

Новая евро-азиатская автотранспортная инициатива IRU (NELTI): факты...

Целью проекта IRU NELTI являлся запуск регулярных коммерческих автомобильных перевозок грузов между Европой и Китаем, мониторинг этих транспортных операций и научный анализ их результатов с целью содействия полному использованию торгового и автотранспортного потенциала государствами Центральной Азии и Кавказа. Кроме того, этот проект был направлен на увеличение объемов автотранспортных операций и услуг, которые могли бы предоставить эти страны, а также на повышение информированности государств и бизнеса о возможностях осуществления и потребности в таких автомобильных перевозках.

Китай и Европу соединяет более 30000 км основных автодорог, проходящих через Кавказ и Центральную Азию. В рамках реализации проекта NELTI перевозки осуществлялись компаниями из 8 стран по трем основным маршрутам: Северному, Центральному и Южному.

Результаты проекта позволили IRU доказать, что существующая евро-азиатская дорожная инфраструктура является достаточной, и для автомобильных перевозок не существует особых препятствий. Наоборот, выявленными препятствиями для роста торговли и транспорта являются потери времени и денег из-за несоответствующих процедур пересечения границ.



Карта 1. Маршруты NELTI

... и убедительные цифры

Данные, полученные в ходе реализации пилотного проекта IRU NELTI, выявили, что время ожидания на границах из-за несоответствующих процедур прохождения границ составляет более 40% всего времени перевозки, а неофициальные платежи достигают 38% от всей стоимости перевозки.

Самое главное, что многочисленные и продолжительные простои на границах сокращают среднюю скорость движения грузовиков на маршрутах Европа – Азия примерно до 17,5 км/час.

Эти основные препятствия превратили древний Шелковый путь, который когда-то был крупнейшей в мире торговой артерией, в торговый маршрут, на долю которого приходится менее 1 % всей мировой торговли в Евро-Азиатском регионе.

Устранение этих серьезных препятствий для роста торговли значительно сократит время и стоимость доставки, что сделает автомобильные перевозки между Европой и Азией еще более конкурентоспособными, и таким образом страны Центральной Азии будут иметь возможность ускорить свое экономическое развитие и достигнуть процветания.

Фактор	Фактическая величина
Общая сумма официальных сборов и платежей, исключая расходы на топливо, питание и ночлег водителей	167 200 долларов США
Незаконные сборы	143 700 долларов США
Суммарное время работы водителей	60 500 часов
Время автотранспортных средств в пути	4 167 дней
Количество остановок в пути (более 15 минут)	5 917
Количество пересечений государственных границ	1084
Продолжительность остановок в пути (дней)	1880



Инициатива IRU «Модельное шоссе»

Относительно низкая эффективность попыток международных организаций и финансовых институтов, предпринимавшихся в последние 20 лет по возрождению Великого шелкового пути, заставляет по-новому взглянуть на те ключевые факторы, которые необходимо оценить и задействовать для достижения цели – упрощения торговли и автомобильных перевозок в регионе древнего Шелкового пути.

Всесторонний системный анализ ситуации, в том числе в свете результатов реализации проекта IRU NELTI, привел к разработке концепции инициативы «Модельное шоссе». Эта концепция основана на необходимости предпринять три основных шага для возрождения Шелкового пути:

1. Развитие вспомогательной инфраструктуры вдоль основных транспортных артерий, которая сделала бы международные автомагистрали привлекательными для роста торговли, транзита и автомобильных перевозок, а также позволила бы улучшить условия труда и отдыха водителей. Это включает в себя пункты пересечения границ и соответствующие средства (в том числе информационные инструменты IRU, такие как программа наблюдения за временем ожидания на границах, электронная система предварительного декларирования (TIR-EPD), «зеленые полосы» TIR-EPD и т. д.), зоны отдыха, зоны отдыха и обслуживания, безопасные парковки для грузовиков и городских / междугородних автобусов, придорожные гостиницы, мотели и кемпинги, «сухие порты» (мультимодальные логистические центры), центры сервисного обслуживания и ремонта для легковых и грузовых автомобилей и автобусов.
2. Применение ключевых многосторонних соглашений ООН в области упрощения торговли и транспорта с соответствующими информационными инструментами IRU, а также проведение в транзитных государствах институциональных реформ, направленных на упрощение международных автомобильных перевозок путем упрощения и гармонизации процедур пересечения границ и внедрения передовых практик и технологий (доказавших свою эффективность в других регионах мира) в пунктах пересечения границ и на таможенных постах.
3. Создание многостороннего финансового механизма в рамках государственно-частного партнерства и привлечение деловых кругов (международного, национальных и местных бизнесов) к процессу создания, модернизации и функционирования вспомогательной дорожной инфраструктуры, который позволил бы эффективно увязать финансирование, необходимое для развития нужной вспомогательной инфраструктуры, с проведением этих важнейших реформ.



«Модельное шоссе» – это выбранный участок (две-три секции) автомагистрали международного значения протяженностью 1500-2000 км, имеющий большой потенциал роста для международной торговли и международных автомобильных перевозок, пересекающий территории не менее 2-3 евро-азиатских стран и имеющий важное стратегическое значение в обеспечении евро-азиатских торгово-экономических и транспортных связей с главными мировыми рынками посредством автомобильного транспорта.

Привлечение бизнесов к развитию вспомогательной дорожной инфраструктуры



На заседании группы экспертов по реализации инициативы «Модельное шоссе», состоявшемся в октябре 2011 года в Батуми (Грузия), в центре внимания был вопрос развития «Модельного шоссе» на Южном Кавказе в рамках дороги «Черноморское кольцо».



На заседании группы экспертов по реализации инициативы «Модельное шоссе», состоявшемся в феврале 2012 года в Астане (Казахстан), обсуждался вопрос развития «Модельного шоссе» в Центральной Азии.



На заседании, прошедшем в марте 2012 года в Салониках (Греция), участники обсудили инвестиционные и технологические аспекты реализации инициативы «Модельное шоссе».

Развитие вспомогательной дорожной инфраструктуры должно включать:

- модернизацию пунктов пересечения границ путем введения соответствующих гармонизированных процедур, а также оснащение их современными средствами контроля, такими как рентгеновские сканеры и другое оборудование, и соответствующими безопасными парковками для транспортных средств;
- развитие складских и логистических комплексов и терминалов в стратегических местах с точки зрения логистики (особенно около морских торговых портов и транспортных узлов);
- создание современной сети зон отдыха и зон отдыха и обслуживания на базе существующих автозаправочных станций;
- создание сети парковочных комплексов для грузовиков, городских и междугородних автобусов, которые включают удобные и безопасные (охраняемые) стоянки для коммерческих транспортных средств, осуществляющих международные перевозки, а также объекты технического обслуживания автотранспортных средств, розничные магазины запчастей и сопутствующих товаров;
- расширение сети придорожных гостиниц и мотелей, предназначенных для отдыха водителей (в рамках концепций развития зон отдыха и обслуживания, а также парковок);
- применение гармонизированных процедур пересечения границ, основанных на ключевых многосторонних соглашениях ООН в области упрощения торговли и транспорта, таких как Конвенция TIR, Конвенция о согласовании условий проведения контроля грузов на границах и других, с целью улучшения контроля и ускорения соблюдения формальностей на границах;
- применение информационных технологий и других инструментов IRU по обеспечению безопасности и упрощению автомобильных перевозок, таких как программа наблюдения за временем ожидания на границах, TIR-EPD и «зеленые полосы» TIR-EPD.

Для разработки путей реализации инициативы «Модельное шоссе» под эгидой IRU была образована международная группа экспертов.

Проведение институционных реформ и использование передового мирового опыта для упрощения процедур пересечения границ на участках «Модельного шоссе»

Упрощение торговли, транзита и транспорта путем совершенствования процедуры пересечения границ потребует проведения институционных реформ во всех государствах, расположенных вдоль Великого шелкового пути, которые должны включать:

- либерализацию международных автомобильных перевозок, включая предоставление в полном объеме свободы транзита, а также отмену квот на разрешения, необходимые для осуществления международных автомобильных перевозок;
- подписание и эффективное исполнение положений международных соглашений и конвенций, в частности, положений международной Конвенции ООН о согласовании условий проведения контроля грузов на границах, направленных на упрощение торговли и международных автомобильных перевозок, а также гармонизацию и упрощение процедур пересечения границ путем приведения национального законодательства и нормативной правовой базы в соответствие с их требованиями;
- реализацию антикоррупционной программы на пунктах пересечения границ;
- внедрение передового международного опыта и технологий на таможенных и пунктах пересечения границ («зеленые полосы» TIR-EPD, TIR-EPD, принцип «единого окна», совместный контроль за грузами и транспортными средствами и т. д.) будет также направлено на дальнейшее упрощение торговли и международных автомобильных перевозок.



Государственно-частное партнерство: международное сотрудничество и соответствующие обязательства

Единственным эффективным и продуктивным способом реализации инициативы «Модельное шоссе» является государственно-частное партнерство, поскольку оно позволяет учитывать различные интересы многих участников и рационально распределять задачи и функции всех заинтересованных сторон.

Таким образом, для достижения целей инициативы «Модельное шоссе» потребуется координация усилий следующих сторон:



Финансирование инициативы «Модельное шоссе»

Реализация инициативы «Модельного шоссе» станет успешной только после создания устойчивого и эффективного инвестиционного механизма, который станет «финансовой основой» проекта.

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

Мир получит большой опыт в области создания таких механизмов по финансированию проектов транспортной инфраструктуры, которые часто осуществляются в различных формах государственно-частного партнерства. Региональный фонд развития инфраструктуры является одним из инновационных механизмов, который в ходе реализации проекта «Модельное шоссе» позволит координировать деятельность всех участников, включая правительства, международные организации, финансовые институты и банки развития, потенциальных кредиторов и различные бизнесы.

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 развития¹ (в частности для увеличения объемов международных автомобильных перевозок и транзита и реализации существующего потенциала азиатской сети автодорог ООН (UN AN 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 инициативы «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.

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

¹ 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.

«...ЕБРР мог бы поддержать эту инициативу и готов рассмотреть инвестиционные предложения, включая оборудование для пунктов пересечения границ и развитие сети автозаправочных станций и других объектов придорожной инфраструктуры, при условии заключения контрактов в результате открытых тендеров, проводимых прозрачно и справедливо».

Томас Майер
Управляющий директор

Департамент
инфраструктуры

Европейский банк
реконструкции
и развития

Следующие типы инвестиций могут быть привлечены для реализации инициативы «Модельное шоссе» через предложенный механизм Регионального фонда развития инфраструктуры:

- инвестиции в акционерный капитал фонда;
- коммерческий кредит (кредит с преимущественным правом требования);
- субординированный (младший) кредит;
- институционные инвестиции;
- многосторонние финансовые ресурсы;
- ресурсы страховых компаний;
- финансирование через государственно-частное партнерство;
- финансирование через рынки капиталов.

Региональный фонд развития инфраструктуры проекта «Модельное шоссе» обеспечит прозрачный и подотчетный процесс определения приоритетов, координации и согласования широкого диапазона потоков общественного и государственного финансирования в соответствии с национальными задачами по ускорению темпов экономического роста в странах-участницах. Он значительно сократит риски рыночной неэффективности при развитии крайне необходимой вспомогательной дорожной инфраструктуры.

Являясь региональной схемой, Региональный фонд развития инфраструктуры будет иметь достаточный опыт для определения приемлемых ставок и уровней заимствования, а также соответствующих уровней инвестиций частного сектора. Кроме того, он позволит переадресовать возможные риски от государственного уровня к частному сектору (через концепцию государственно-частного партнерства) путем:

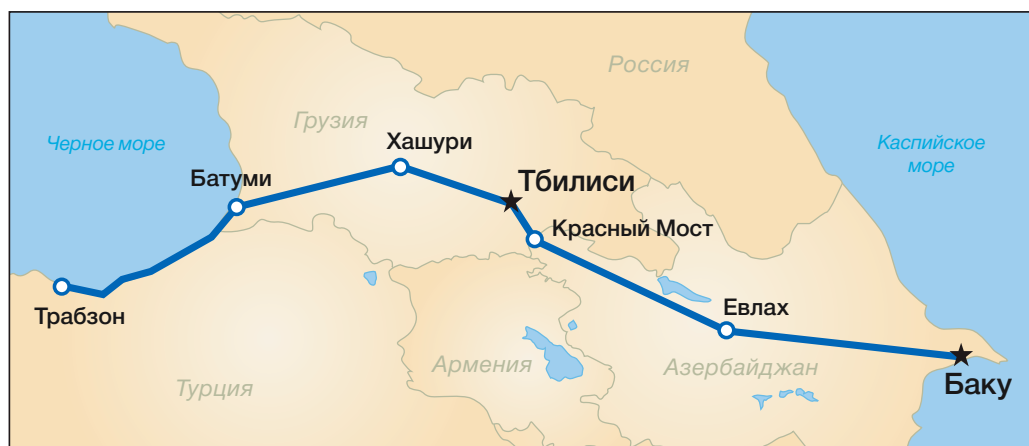
- сокращения контрагентского риска через управление портфелем проектов;
- повышения эффективности применения прозрачных закупок материалов и оборудования в больших количествах;
- снижения расходов на управление по сравнению с многочисленными местными фондами и независимыми малыми компаниями.

И, наконец, Региональный фонд развития инфраструктуры проекта «Модельное шоссе» будет гарантировать пользователям дороги, частному сектору и общественности в целом большую степень уверенности в том, что вдоль «модельного шоссе» будет создана высококачественная и безопасная вспомогательная дорожная инфраструктура в соответствии с международными стандартами и передовым опытом.

«Модельное шоссе» на Южном Кавказе

Южно-кавказский участок «Модельного шоссе», проходит по территории Азербайджана, Грузии и Турции.

Южно-кавказской участок «Модельного шоссе»: Баку – Тбилиси – Батуми – Трабзон.



Карта 2. Южно-кавказской участок «Модельного шоссе»

Общая протяженность Южно-кавказского участка «Модельного шоссе» составляет 1135 км, включая:

- в Азербайджане – 496 км;
- в Грузии – 458 км;
- в Турции – 181 км.

Маршрут проходит через следующие пункты пересечения границ:

Баку (паромная переправа в морском порту), Красный Мост, Сарпи, Батуми (паромная переправа в морском порту), Трабзон (паромная переправа в морском порту).



Оценка вспомогательной дорожной инфраструктуры

«Позвольте мне подтвердить, что Министерство транспорта, морского флота и связи Республики Турция поддерживает инициативу IRU «Модельное шоссе», которая является ключом к развитию дорожной инфраструктуры, включая развитие вспомогательной инфраструктуры, модернизацию пунктов пересечения границ, а также гармонизацию и упрощение процедур пересечения границ».

Талат Айдын
Заместитель министра

Министерство
транспорта, морского
флота и связи
Республики Турция

Существующие сегодня условия вспомогательной инфраструктуры вдоль южно-кавказского участка «модельного шоссе» оцениваются по шкале от «неудовлетворительно» до «удовлетворительно». Только несколько участков дороги в Турции, Грузии и Азербайджане оборудованы вспомогательными объектами инфраструктуры, полностью соответствующими европейским стандартам.

Из существующих **пунктов пересечения границ** только два (Сарпи, Красный Мост) в целом соответствуют нынешним и будущим пассажиро- и грузопотокам.

На большинстве участков нет безопасных парковок, **станций технического обслуживания и мелкого ремонта** для тяжелых грузовиков и междугородних автобусов.

Сеть **гостиниц, мотелей и кемпингов** слабо развита. Гостиницы, которые могут принять значительное количество гостей (например, пассажиров междугородних автобусов), расположены только в городах.

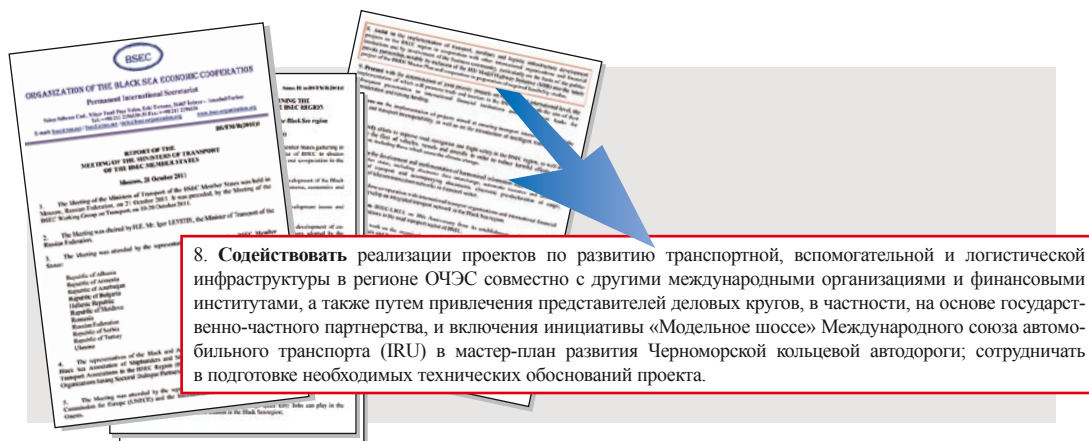
Количество **автозаправочных станций** достаточно, но качество топлива на них различное. Кроме того, в соответствии со стандартами трансъевропейских автотрасс, автозаправочные станции должны быть переоборудованы в зоны отдыха с большим количеством и качеством предоставляемых услуг.

Особенно важным будет развитие вспомогательной инфраструктуры вдоль объездных дорог, которые сейчас строятся, и где очень высок спрос на самые современные объекты дорожной инфраструктуры.

Еще одним актуальным вопросом является тот факт, что в этом регионе не хватает крупных **логистических центров («сухих портов»)**, способных управлять потоками грузов в регионах Черного и Каспийского морей и организовать эффективное мультимодальное взаимодействие.

Поддержка на высшем уровне инициативы «Модельное шоссе» на Южном Кавказе

Организация Черноморского экономического сотрудничества (ОЧЭС) поддержала инициативу IRU «Модельное шоссе» и включила этот проект в мастер-план развития Черноморской кольцевой автодороги в соответствии с решением, принятым министрами транспорта стран-участниц ОЧЭС на встрече в Москве в октябре 2011 года.



28 ноября 2012 года, Измир (Турция) – министры транспорта Азербайджана, Грузии и Турции подписали совместное трехстороннее заявление о создании «Модельного шоссе» на маршруте Баку – Тбилиси – Батуми – Трабзон.

На совещании ОЧЭС, прошедшем 28 ноября 2012 года в Измире (Турция), 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.

«Успешная реализация проекта «Модельное шоссе» на участке Баку – Тбилиси – Батуми – Трабзон, предложенного Международным союзом автомобильного транспорта в 2010 году, внесет большой вклад в развитие транзитного потенциала стран Черноморского региона, а также в экономическую интеграцию и стабильность в Евразии».

Гиоргий Квирикашвили

Министр экономики и устойчивого развития Грузии

«Мы считаем, что необходимо провести анализ экономической целесообразности этого проекта, чтобы представить его экспертам, а также заинтересованным ведомствам в транзитных странах, через которые пройдет «модельное шоссе»...

Министерство транспорта выражает свою готовность поддержать соответствующие инициативы IRU».

Мусса Панахов
Заместитель министра

Министерство
транспорта Республики
Азербайджан

Предпроектное исследование участка «Модельного шоссе» на Южном Кавказе

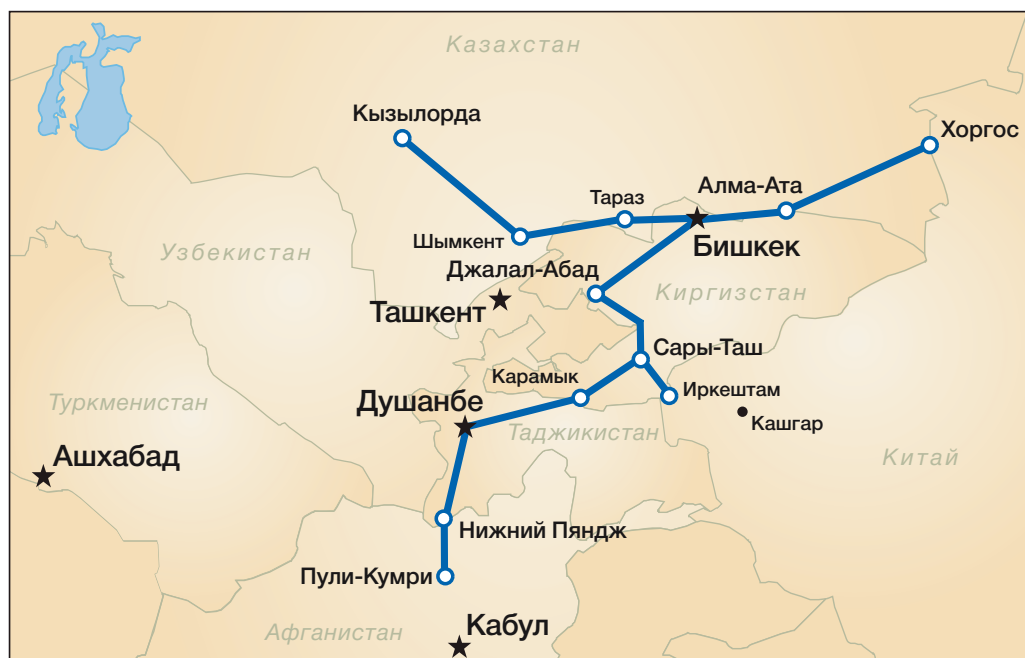
IRU и Черноморский банк развития и торговли поручили греческой компании Egnatia Odos, которая одновременно является техническим секретариатом Черноморской кольцевой автодороги, подготовить предпроектное исследование участка «Модельного шоссе» на Южном Кавказе.

«...Для успешной реализации инициативы «Модельное шоссе» на Южном Кавказе необходимы:

- координация и согласование инициативы «Модельное шоссе» на участке Баку – Тбилиси – Батуми – Трабзон с программами развития национального транспорта и инфраструктуры в Азербайджане, Грузии и Турции;
- подготовка всестороннего анализа экономической целесообразности (генерального плана) реализации инициативы «Модельное шоссе»;
- координация последующих шагов заинтересованных международных организаций, финансовых институтов и банков развития и создание Регионального фонда развития инфраструктуры;
- расширение связи и сотрудничества между заинтересованными странами и органами, участвующими в Региональном фонде развития инфраструктуры, и активная поддержка со стороны национальных правительств для реального осуществления инициативы «Модельное шоссе» на территории их стран...».



«Модельное шоссе» в Центральной Азии



Карта 3. Участок «Модельного шоссе» в Центральной Азии

Основной маршрут «Модельного шоссе» в Центральной Азии включает следующие участки: Кызылорда – Шымкент – Алма-Ата – Хоргос (1478 км), этот маршрут еще известен как транспортный коридор «Западная Европа – Западный Китай», а также участок Кордай – Бишкек – Душанбе – Нижний Пяндж – Пули-Хумри (1772 км).

Участок «модельного шоссе» в Центральной Азии является частью транспортного коридора ТРАСЕКА и способствует развитию торговых и экономических отношений между Казахстаном, Киргизией, Таджикистаном и Афганистаном. В ближайшем будущем этот участок «модельного шоссе» станет очень важным, учитывая будущую интеграцию Китая (СУАР) в систему региональных и евро-азиатских транспортных связей.

Оценка вспомогательной дорожной инфраструктуры

«Министерство транспорта и связи Киргизской Республики, рассмотрев письмо заместителя Генерального секретаря IRU Игоря Рунова, ... в котором он информирует об инициативе IRU «Модельное шоссе», сообщает, что поддерживает реализацию проекта «Модельное шоссе», целью которого является создание международной автотрассы с современной вспомогательной инфраструктурой, которая пройдет по территории нескольких государств».

Шерали Абдулдаев
Заместитель
министра

Министерство
транспорта и связи
Киргизской Республики

Вспомогательная инфраструктура, существующая сегодня на участках «модельного шоссе», оценивается по шкале от «неудовлетворительно» до «удовлетворительно».

На большинстве участков маршрута отсутствуют современные зоны отдыха, зоны отдыха и обслуживания, безопасные парковки и **станции технического обслуживания и мелкого ремонта** для грузовиков и междугородних автобусов. Особенно остро эта проблема стоит в Киргизской Республике и Афганистане.

Сеть **гостиниц, мотелей и кемпингов** слабо развита. На всем протяжении участка «модельного шоссе» в Центральной Азии они имеются только на подъездах к Алма-Ате (Казахстан) и Душанбе (Таджикистан). Качество предоставляемых услуг очень низкое.

На Центрально-азиатском участке «модельного шоссе» количество автозаправочных станций достаточно, но там нет топлива высоких экологических классов (Евро-4 и выше).

В регионе не хватает крупных **логистических и распределительных центров**, способных управлять потоками грузов в Центрально-Азиатском регионе и организовать эффективное мультимодальное взаимодействие.



Поддержка на высшем уровне инициативы «Модельное шоссе» в Центральной Азии

Совместное заявление IRU – ТРАСЕКА – Таджикистан

Представители министерства транспорта, государственной таможенной службы, министерства инфраструктуры, Ассоциации международных автомобильных перевозчиков Таджикистана (АВВАТ) и Межправительственной комиссии ТРАСЕКА полностью поддержали реализацию инициативы IRU «Модельное шоссе» в Центральной Азии в целом и в Таджикистане в частности. Совместное заявление в поддержку развития этого проекта в Таджикистане подписали заместитель Министра транспорта Таджикистана Худойор Худойоров, Генеральный секретарь ТРАСЕКА Эдуард Бирюков и Генеральный секретарь IRU Мартин Марми.

Канцелярия Высокого представителя ООН по наименее развитым странам, развивающимся странам, не имеющим выхода к морю и малым островным развивающимся государствам (UNOHRLS) поддерживает инициативу IRU «Модельное шоссе»

14 сентября 2012 года, Алма-Ата – На встрече высокого уровня по вопросам упрощения международного транспорта и торговли, организованной Канцелярией Высокого представителя ООН по наименее развитым странам, развивающимся странам, не имеющим выхода к морю и малым островным развивающимся государствам (UNOHRLS), Международный союз автомобильного транспорта, как соорганизатор и партнер сессии по транспорту, выступил с предложением по дальнейшему упрощению торговли и международного автомобильного транспорта. Заместитель Генерального секретаря IRU Игорь Рунов, после того как были озвучены очень интересные научные результаты итогов проекта NELTI, представил новую инициативу IRU «Модельное шоссе», которая сейчас осуществляется во многих странах, не имеющих выхода к морю. Проект IRU не только был хорошо принят, но и получил полную поддержку участников встречи и привлек внимание со стороны ООН и ее подразделений.

«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

Предпроектное исследование участка «Модельного шоссе» в Центральной Азии

«Министерство выражает свою готовность поддерживать реализацию инициативы «Модельное шоссе» на территории Казахстана вдоль международного автомобильного транспортного коридора между Западной Европой и Западным Китаем».

Азат Бектуров
Заместитель
министра

Министерство
транспорта и связи
Республики Казахстан

Научно-исследовательский институт транспортного комплекса Казахстана провел в 2012 году предварительный анализ экономической целесообразности участка «Модельного шоссе» в Центральной Азии и представил его результаты в столицах стран-участниц проекта: Астане (Казахстан), Душанбе (Таджикистан) и Бишкеке (Киргизия).

Основные выводы этого предварительного анализа:

- между развитием вспомогательной дорожной инфраструктуры в рамках реализации инициативы «Модельное шоссе» в Центральной Азии и выполнением Алма-Атинской программы действий и декады ООН по безопасности дорожного движения (2011 – 2020 гг.) существует неразрывная связь;
- частный сектор хотел бы участвовать в создании объектов дорожной инфраструктуры в Центральной Азии. Однако сейчас этот процесс спонтанный;
- создание участка «модельного шоссе» в Центральной Азии должно сопровождаться принятием правовых и административных мер по упрощению международных автомобильных перевозок и процедур пересечения границ;
- всесторонний анализ экономической целесообразности (генеральный план) инициативы «Модельное шоссе» в Центральной Азии должен точно определить количество и месторасположение объектов вспомогательной дорожной инфраструктуры.



Что дальше?

Международный союз автомобильного транспорта (IRU) впервые выступил со своей новой инициативой «Модельное шоссе» в мае 2010 года в Ташкенте, Узбекистан, на ежегодном совещании Азиатского банка развития. Сейчас значение и целесообразность этого проекта стали очевидными.

Получив поддержку заинтересованных национальных правительств и международных организаций, мы можем говорить о дальнейших шагах, направленных на реализацию проекта «Модельное шоссе».

Шаг 1. Создание координационных центров для реализации инициативы «Модельное шоссе» в виде рабочих групп, в которые войдут представители правительственных агентств, международных финансовых институтов, международных организаций и деловых кругов.

Шаг 2. Консультации с Всемирным банком и ведущими региональными банками развития, а также другими потенциальными участниками проекта по вопросам возможной структуры, состава и функций Регионального фонда развития инфраструктуры.

Шаг 3. Подготовка исследования экономической целесообразности (генерального плана) на основе результатов предпроектных исследований участков «Модельного шоссе» на Южном Кавказе и в Центральной Азии, в котором будет проведен дополнительный анализ и даны рекомендации в отношении технических параметров, инвестиций и социально-экономических аспектов «Модельного шоссе».

Шаг 4. Выбор – совместно с ведущими мировыми поставщиками услуг – **наиболее прогрессивных методик** в создании и управлении вспомогательной инфраструктуры вдоль «модельного шоссе».

Шаг 5. Разработка планов национальных административных реформ в области управления пересечением границ и снижения административных барьеров, планов, основанных на результатах предварительных анализов экономической целесообразности и рекомендациях, приведенных в итоговом докладе по проекту NELTI-2.

Возрождение Шелкового пути – это грандиозный и далеко идущий проект XXI века. Для того чтобы он стал реальностью, необходимо объединить усилия всех заинтересованных сторон, и тогда караванный путь, когда-то связывавший Азию и Европу, в XXI веке с помощью автомобильного транспорта превратится в мощный торговый маршрут, объединяющий на всем протяжении Шелкового пути все бизнесы между собой и с основными мировыми рынками и таким образом способствующий экономическому росту, прогрессу, процветанию и, в конечном итоге, миру в Евро-Азиатском регионе.

О Международном союзе автомобильного транспорта (IRU)

Международный союз автомобильного транспорта был образован в 1948 году группой национальных автотранспортных ассоциаций из 8 западноевропейских стран: Бельгии, Дании, Франции, Нидерландов, Норвегии, Швеции, Швейцарии и Великобритании.

Сегодня это глобальная федерация национальных ассоциаций действительных и ассоциированных членов IRU из 74 стран 5 континентов. IRU представляет интересы операторов городских и междугородних автобусных, таксомоторных и грузовых перевозок во всем мире – начиная с тех, кто владеет большим парком автотранспортных средств, и заканчивая отдельными операторами-собственниками.

IRU, являясь мировым глашатаем интересов автотранспортной отрасли, действует для достижения двух главных целей – **устойчивого развития и упрощения** автомобильных перевозок во всем мире. Однако IRU не только выражает интересы автотранспортной отрасли, но и защищает интересы экономики и общества в целом.

Действительно, автомобильный транспорт – это **основа сильной экономики и динамично развивающегося общества**. Поэтому необходимо и крайне важно поддерживать диалог со всеми организациями и заинтересованными сторонами, которые могут влиять на будущее развитие отрасли, инновационные возможности и инвестиционные решения, чтобы представлять и защищать интересы отрасли, которая является жизненно важной для роста экономики, социального развития и, в конечном итоге, процветания и которая играет ключевую роль в жизни каждого, удовлетворяя потребности в устойчивой мобильности как людей, так и грузов.

В этом качестве IRU действительно имеет глобальное видение проблем отрасли и эффективно работает на международном, региональном, национальном и даже местном уровнях с государственными властями, претворяя в жизнь девиз организации: **«Единство действий во имя лучшего будущего»**.

Узнать о деятельности IRU можно на сайте: www.iru-eapd.org или www.iru.org





*Working together
for a better future*



s i n c e 1 9 4 8

**International Road Transport Union
Secretariat General**

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 37
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

**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 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

