



Инициатива IRU «Модельное шоссе»

на Южном Кавказе и в Центральной Азии



ОГЛАВЛЕНИЕ

1. ИНИЦИАТИВА IRU «МОДЕЛЬНОЕ ШОССЕ»: ИСТОРИЯ ПРОЕКТА И ЕГО РАЗВИТИЕ .	3
2. «МОДЕЛЬНОЕ ШОССЕ» НА УЧАСТКЕ ЧЕРНОМОРСКОГО АВТОДОРОЖНОГО КОЛЬЦА (BSRH).....	4
3. «МОДЕЛЬНОЕ ШОССЕ» НА УЧАСТКАХ АВТОМОБИЛЬНЫХ ДОРОГ	15
В ЦЕНТРАЛЬНОЙ АЗИИ	15
ПРИЛОЖЕНИЕ 1. ПРОТОКОЛ ПЕРВОГО ЗАСЕДАНИЯ ГРУППЫ ЭКСПЕРТОВ ПО РАЗВИТИЮ ВСОМОГАТЕЛЬНОЙ ДОРОЖНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ	30
ПРИЛОЖЕНИЕ 2. ПРОТОКОЛ ВТОРОГО ЗАСЕДАНИЯ ГРУППЫ ЭКСПЕРТОВ ПО РАЗВИТИЮ ВСОМОГАТЕЛЬНОЙ ДОРОЖНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ	36
ПРИЛОЖЕНИЕ 3. ПРОТОКОЛ ТРЕТЬЕГО ЗАСЕДАНИЯ ГРУППЫ ЭКСПЕРТОВ ПО РАЗВИТИЮ ВСОМОГАТЕЛЬНОЙ ДОРОЖНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ	45
ПРИЛОЖЕНИЕ 4. ПРОТОКОЛ СЕМИНАРА ПО ИНВЕСТИЦИОННЫМ, ФИНАНСОВЫМ И ТЕХНОЛОГИЧЕСКИМ АСПЕКТАМ СОЗДАНИЯ МОДЕЛЬНОГО ШОССЕ.....	59

1. ИНИЦИАТИВА IRU «МОДЕЛЬНОЕ ШОССЕ»: ИСТОРИЯ ПРОЕКТА И ЕГО РАЗВИТИЕ

В середине 2010 года Международный союз автомобильного транспорта (IRU), основываясь на результатах успешно осуществленного ранее проекта «Новая Евроазиатская автотранспортная инициатива» (NELTI), выступил с новаторской инициативой создания «Модельного шоссе», которую поддержали национальные правительства Азербайджана, Казахстана, Украины, Таджикистана, Грузии, Молдовы, Турции, а также ряд международных финансовых институтов: Азиатский банк развития, Европейский банк реконструкции и развития, Всемирный банк, Черноморский банк торговли и развития и др..

Коротко о проекте

Основная цель инициативы «Модельное шоссе» (МНІ) заключается в содействии развитию вспомогательной инфраструктуры вдоль автомобильных дорог при одновременном стимулировании административных реформ, направленных на облегчение международных автомобильных перевозок и процедур пересечения границ.

Движущим механизмом МНІ должен стать инвестиционный фонд, созданный пулом международных финансовых институтов для финансирования развития объектов вспомогательной инфраструктуры на условиях государственно-частного партнерства.

Реализация инициативы Модельного шоссе предусматривает использование имеющегося мирового опыта и наилучших практик по оснащению автомагистралей объектами вспомогательной инфраструктуры.

Проект МНІ является примером государственно-частного партнерства в развитии международных автомобильных перевозок на евразийском континенте и расширении транзитного потенциала участвующих в проекте стран. Его главным результатом должно стать создание «коридоров развития» вдоль важнейших автомагистралей, проходящих по территории транзитных стран, что будет в свою очередь стимулировать бизнес и занятость в зоне их тяготения.

Достигнутые результаты

В 2011 году была проделана большая работа по продвижению инициативы «Модельное шоссе». В сентябре 2011 года прошло Первое заседание группы экспертов по развитию вспомогательной инфраструктуры в Ялте, а месяцем позже – Второе заседание в Батуми. В ходе встреч обсуждались вопросы создания современной вспомогательной придорожной инфраструктуры и возможной роли правительств, международных организаций и финансовых институтов в реализации МНІ и др. По итогам обеих встреч были приняты рекомендации в адрес национальных правительств по поддержке проекта и конкретным шагам по его дальнейшему развитию. В феврале 2012 года в г. Астане состоялось Третье заседание Группы экспертов, на котором обсуждались перспективы создания «Модельного шоссе» на участках в Центральной Азии и было решено разработать соответствующее Предпроектное исследование.

Важной вехой в развитии проекта стала поддержка инициативы «Модельное шоссе» со стороны Организации Черноморского экономического сотрудничества. В принятом на встрече министров транспорта ОЧЭС в в октябре 2011 г. Совместном заявлении Инициативу «Модельное шоссе» рекомендовано включить в Мастер-план развития Черноморского автодорожного кольца и разработать соответствующее технико-экономическое обоснование.

Итогом работы по реализации инициативы «Модельное шоссе» в 2011 году стало определение конкретной географической привязки для участков МНІ на Южном Кавказе и в Центральной Азии.

2. «МОДЕЛЬНОЕ ШОССЕ» НА УЧАСТКЕ ЧЕРНОМОРСКОГО АВТОДОРОЖНОГО КОЛЬЦА (BSRH)

1. Основание

1 ноября 2008 года вступил в силу Меморандум о взаимопонимании в области скоординированного развития кольцевой автомагистрали вокруг Черного моря (BSRH), подписанный ранее государствами-членами Организации Черноморского экономического сотрудничества (ОЧЭС). Меморандум предусматривает создание современной международной скоростной магистрали обеспечивающей высокую пропускную способность, качество и безопасность пассажирских и грузовых перевозок между государствами членами ОЧЭС.

За год до этого ОЧЭС и Международный союз автомобильного транспорта (IRU) реализовали совместный проект по проведению автокаравана вокруг Черного моря, в котором участвовали коммерческие перевозчики из 12 государств-членов ОЧЭС. Задача каравана заключалась в демонстрации преимуществ автомобильного транспорта при доставке грузов в Черноморском регионе и, вместе с тем, идентификации узких мест и барьеров, которые препятствуют развитию этих перевозок. Главным результатом автокаравана стал вывод о возможности массовых коммерческих перевозок грузов в рамках существующей автодорожной сети, но в то же время недостаточном уровне развития вспомогательной инфраструктуры и регулятивном характере барьеров, сдерживающих коммерческие автоперевозки в регионе.

Основываясь на результатах этого пробега, двух автокараванов в других регионах, а также результатах осуществления Проекта IRU «Новая Евро-Азиатская Автотранспортная Инициатива» (NELTI), Международный союз автомобильного транспорта выступил в 2010 г. с «Инициативой Модельного Шоссе» (MNI). Основная цель MNI заключается в содействии развитию вспомогательной инфраструктуры вдоль автомобильных дорог при одновременном стимулировании административных реформ, направленных на облегчение международных автомобильных перевозок и процедур пересечения границ. Движущим механизмом MNI должен стать инвестиционный фонд, созданный пулом международных финансовых институтов для финансирования развития объектов вспомогательной инфраструктуры на условиях государственно-частного партнерства.

Реализация инициативы Модельного шоссе будет предусматривает использование имеющегося мирового опыта и наилучших практик по оснащению автомагистралей объектами вспомогательной инфраструктуры (в частности, инициативы «TransPark», инициативы по сооружению модельных автомобильных пунктов пересечения границы и др.).

Результатом реализации MNI должны стать мультипликативные эффекты для граждан, бизнеса, региональных властей и центральных правительств в странах реализации Инициативы, а также общее содействие развитию транспорта и торговли в региональном масштабе.

Было принято решение о пилотной реализации Инициативы модельного шоссе на двух участках – в Центральной Азии (с учетом выхода на транспортные коммуникации Китая и Афганистана) и в Европейском регионе. В Европейском регионе выбор был сделан в пользу Черноморского автодорожного кольца, как в силу его потенциальной значимости для развития евроазиатских транспортных связей, так и в силу поддержки, имеющейся со стороны бизнеса и правительств государств-членов ОЧЭС.

2. Маршрут

Принимая во внимание тот факт, что Южная часть BSRH, охватывающая Турцию, Болгарию, Грецию, Румынию, развивается более интенсивно, в силу ряда экономических и политических факторов, в рамках Инициативы IRU MHI **предлагается создать «модельное шоссе» на двух северных участках BSRH:**

- 1) От границы Румынии и Республики Молдова (Леушены) по территории Республики Молдова, Украины и Российской Федерации до г. Сочи (условное обозначение участка MHI-BSRH-1);
- 2) От морского порта Баку по территории Азербайджанской Республики и Грузии до портов Батуми и Поти с ответвлением от Батуми до г. Трабзон (Турецкая Республика) (условное обозначение участка MHI-BSRH-2);

Участок MHI-BSRH-1 обслуживает транспортные связи Республики Молдова и Украины с Европейским Союзом, а также торгово-экономические связи между Украиной и Российской Федерацией. В непосредственной близости от Участка MHI-BSRH-1 расположены два крупнейших морских торговых порта на северном побережье Черного моря – Одесса и Новороссийск, генерирующие значительные грузо- и пассажиропотоки. Участок будет играть важное значение в рамках подготовки к Олимпийским играм в Сочи в 2014 году. В этой связи интенсивность движения по участку MHI-BSRH-1 значительно возрастет, а ее пик прогнозируется на 2012-2014 гг. Основная задача участка MHI-BSRH-1 заключается в обеспечении бесперебойного подвоза грузов и оборудования в районы размещения олимпийских объектов, а также туризма в год проведения Олимпиады

Схема участка MHI-BSRH-1 представлена на рис. 1, а его характеристика в табл. 1.

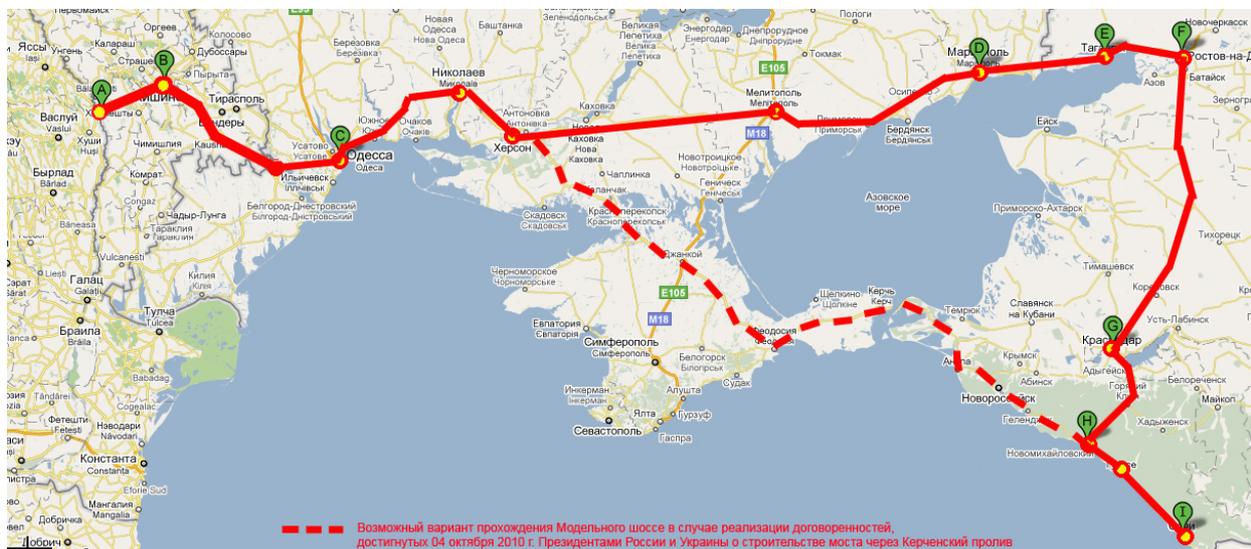


Рис. 1. Модельное Шоссе на участке Черноморской кольцевой автомагистрали от гр. Республики Молдова и Румынии (Леушены) до г. Сочи)*

Общая протяженность участка MHI-BSRH-1 составляет 1675 км, в т.ч. по странам:

- Республика Молдова – 242 км (14,4%);
- Украина – 748 км (44,7%);

*) Пунктиром показан возможный вариант прохождения Модельного шоссе в случае реализации договоренностей, достигнутых 04 октября 2010 г. Президентами Украины и России в рамках Межрегионального экономического форума о строительстве нового моста через Керченский пролив

- Российская Федерация - 685 км (40,9%).

На участке расположены четыре автомобильных пункта пересечения границы:

- 1) **Леушены** (граница Республики Молдова и Румынии);
- 2) **Паланка** (граница Республики Молдова и Украины);
- 3) **Новоазовск/Весело-Вознесенка** (граница Украины и Российской Федерации);
- 4) **Сочи** (граница Российской Федерации в морском порту Сочи).

Таблица 1

Характеристика Модельное Шоссе на участке Черноморской кольцевой автомагистрали от гр. Республики Молдова и Румынии (Леушены) до г. Сочи

№ секции	Начальный пункт	Конечный пункт	Страна	Расстояние, км	Номер дороги
1.	Леушены (граница Румынии и Молдовы)	Кишинев	Республика Молдова	92	E58
2.	Кишинев	Анены Новы	Республика Молдова	32	E58
3.	Анены Новы	Каушены	Республика Молдова	56	R30
4.	Каушены	Паланка (граница Молдовы и Украины)	Республика Молдова	62	R30
5.	Паланка (граница Молдовы и Украины)	Одесса	Украина	65	E87
6.	Одесса	Николаев	Украина	139	E58
7.	Николаев	Херсон	Украина	65	E58
8.	Херсон	Мелитополь	Украина	231	E58
9.	Мелитополь	Мариуполь	Украина	192	E58
10.	Мариуполь	Новоазовск (граница Украины и России)	Украина	56	E58
11.	Весело-Вознесенка (граница Украины и России)	Таганрог	Российская Федерация	53	E58
12.	Таганрог	Ростов-на-Дону	Российская Федерация	72	E115
13.	Ростов-на-Дону	Павловская	Российская Федерация	135	E115
14.	Павловская	Краснодар	Российская Федерация	140	E115
15.	Краснодар	Джубга	Российская Федерация	118	E592
16.	Джубга	Туапсе	Российская Федерация	57	E97
17.	Туапсе	Сочи	Российская Федерация	110	E97
ИТОГО:				1675	

Участок МНІ-BSRH-2 является главной транскавказской магистралью в Северо-восточной части Черноморского побережья, обслуживает торговые связи Азербайджанской Республики, Республики Армения и Грузии с Европейским Союзом и другими регионами мира, а также практически весь внутренний товарооборот на Южном Кавказе. Участок имеет значительный и пока нереализованный потенциал доставки грузов из Центральной Азии и Западного Китая в Европу с использованием морской паромной переправы на Каспийском море

Схема участка МНИ-BSRH-2 представлена на рис. 2.

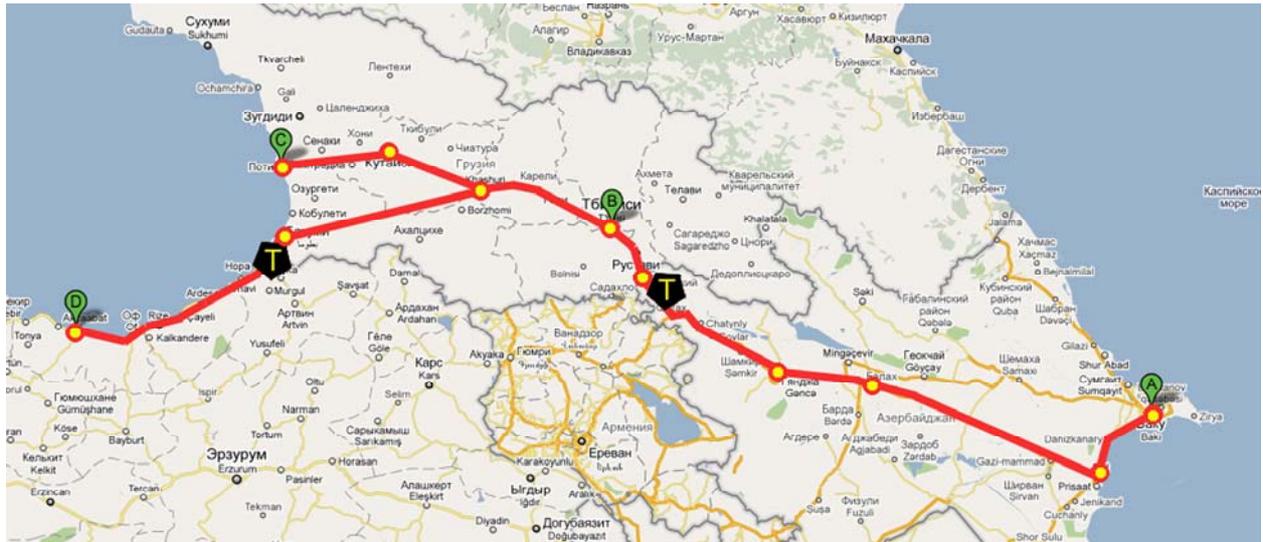


Рис. 2. Модельное Шоссе на участке Черноморской кольцевой автомагистрали от морского порта Баку до портов Батум, Поти и Трабзон

Общая протяженность участка МНИ-BSRH-2 составляет 1277 км, в т.ч. по странам:

- Азербайджанская Республика – 520 км (40,7%);
- Грузия – 555 км (43,6%);
- Турецкая Республика - 202 км (15,7%).

На участке расположены три автомобильных пункта пересечения границы:

- 1) **Баку** (граница Азербайджана в морском порту Баку);
- 2) **Красный Мост** (граница Азербайджана и Грузии);
- 3) **Сарпи** (граница Грузии и Турции);
- 5) **Поти** (граница Грузии в морском порту Поти);
- 6) **Батуми** (граница Грузии в морском порту Батуми);
- 7) **Трабзон** (граница Турции в морском порту Трабзон).

Таблица 2

Характеристика Модельное Шоссе на участке Черноморской кольцевой автомагистрали от Баку до портов Батуми, Поти и Трабзон

№ секции	Начальный пункт	Конечный пункт	Страна	Расстояние, км	Номер дороги
1.	Баку	Алят	Азербайджанская Республика	69	E60
2.	Алят	Евлах	Азербайджанская Республика	230	E60
3.	Евлах	Гянджа	Азербайджанская Республика	89	E60
4.	Гянджа	Красный Мост (граница Грузии и Азербайджана)	Азербайджанская Республика	132	E60
5.	Красный Мост (граница Грузии и Азербайджана)	Тбилиси	Грузия	91	E60

№ секции	Начальный пункт	Конечный пункт	Страна	Расстояние, км	Номер дороги
6.	Тбилиси	Гори	Грузия	66	E60
7.	Гори	Хашури	Грузия	47	E60
8.	Хашури	Кутаиси	Грузия	96	E60
9.	Кутаиси	Поти	Грузия	79	E60
Всего по основному маршруту:				899	
Ответвление на Трабзон:					
10.	Хашури	Батуми	Грузия	162	
11.	Батуми	Сарпи	Грузия	14	E70
12.	Сарпи	Трабзон	Турция	202	E70
Всего по ответвлению на Трабзон:				378	
ИТОГО (Основной маршрут и ответвление):				1277	

3. Международный правовой статус участков «Модельного шоссе»

Помимо Меморандума о взаимопонимании ОЧЭС в области скоординированного развития кольцевой автомагистрали вокруг Черного моря, участки МНН-BSRH-1 и МНН-BSRH-2 входят в состав важнейших европейских и азиатских транспортных сетей, регулируемых на многостороннем уровне:

- сети европейских автомагистралей международного значения (дороги категории «Е»), развиваемой в соответствии с Европейским соглашением 1975 года о международных автомагистралях (СМА);
- сети азиатских автомагистралей международного значения (дороги категории «АН»), развиваемой в соответствии с Межправительственным соглашением 2004 года по сети азиатских автомобильных дорог (АШД) – участок МНН-BSRH-2 обозначен как межрегиональная магистраль АН-5;
- международного транспортного коридора Европа – Кавказ – Азия (ТРАСЕКА) – участок МНН-BSRH-2 практически полностью, а также секции от Одессы до Леушен (граница Молдовы и Румынии) участка МНН-BSRH-1;
- международного транспортного коридора «Север-Юг» - на участке Баку – Алят;
- транспортного коридора ЦАРЭС-2 (секция Баку – Красный Мост) в рамках Программы Центрально-Азиатского регионального экономического сотрудничества (ЦАРЭС), осуществляемой Азиатским банком развития (АБР);
- панъевропейского транспортного коридора №9 (секция Кишинев – Леушены);
- Центральной «оси», связывающей Европейский Союз с соседними странами и регионами в рамках Программы Трансъевропейской транспортной сети (TEN-T);
- Транспортного коридора ГУАМ: секции Баку – Потти на участке МНН-BSRH-2, а также секции от Одессы до Леушен (граница Молдовы и Румынии) на участке МНН-BSRH-1;
- Центрального маршрута NELTI (участок МНН-BSRH-2) в рамках Проекта IRU «Новая Евро-Азиатская Автотранспортная Инициатива» (NELTI).

4. Интенсивность движения

Наибольшую интенсивность движения на участке МНН-BSRH-1 имеют секции:

- Кишинев – Анений Ной (среднесуточно порядка 9-10 тыс. автомобилей), обеспечивающая значительный объем внутренних перевозок пассажиров и грузов, а также международных перевозок между Республикой Молдова с одной стороны, Румынией и Евросоюзом в целом – с другой;
- Одесса – Николаев (среднесуточно 10-12 тыс. автомобилей), обеспечивающая связи районов Донбасса, Николаевской и Херсонской областей с морскими торговыми портами Одесса и Ильичевск;
- Ростов-на-Дону – Краснодар (среднесуточно на подходах к указанным городам 15-20 тыс. автомобилей), на которой концентрируются пассажиро- и грузопотоки следующие из Центра России на Северный Кавказ, в район г. Сочи и морского торгового порта Новороссийск).

Удельный вес одиночных грузовых автомобилей и трейлеров в общем потоке транспортных средств на указанных выше секциях колеблется в интервале от 10 до 20%.

Интенсивность движения на участке МНН-BSRH-1 по территории Республики Молдова представлена в табл.3.

Таблица 3

Интенсивности движения на участке Черноморской кольцевой автомагистрали от АПП Леушены до АПП Паланка на территории Республики Молдова

№ секции	Начальный пункт	Конечный пункт	Тип транспортных средств				
			Грузовые одиночные	Трейлеры	Автобусы	Легковые	Другие
1.	Леушены (граница Румынии и Молдовы)	Кишинев	90	403	337	1723	...
2.	Кишинев	Анены Новы	275	1497	1212	6197	...
3,4.	Анены Новы	Паланка (граница Молдовы и Украины)	14	389	275	1409	...

Интенсивности движения транспортных средств на остальных секциях маршрута МНН-BSRH-1 на территории Украины и Российской Федерации составляют в среднем от 4 до 10 тыс. автомобилей в сутки, а удельный вес грузовых автомобилей и трейлеров в общем потоке транспортных средств составляет 6-12%.

Интенсивность движения на участке МНН-BSRH-2 представлена в табл. 4. Наиболее загруженными являются секции Баку – Алят (порядка 30 тыс. автомобилей в сутки), Красный Мост – Тбилиси (свыше 15 тыс.) и Тбилиси – Гори (свыше 15 тыс.).

Таблица 4

*Интенсивности движения на участке Черноморской кольцевой автомагистрали от Баку до портов Батуми, Поту и Трабзон *)*

№ секции	Начальный пункт	Конечный пункт	Тип транспортных средств				
			Грузовые одиночные	Трейлеры	Автобусы	Легковые	Другие
1.	Баку	Алят	3212	536	2901	22100	470
2.	Алят	Евлах	1767	369	1325	9213	109
3.	Евлах	Гянджа	1023	102	1228	7724	133

*) Данные и экспертные оценки Секретариата ЭСКАТО ООН

№ секции	Начальный пункт	Конечный пункт	Тип транспортных средств				
			Грузовые одиночные	Трейлеры	Автобусы	Легковые	Другие
4.	Гянджа	Красный Мост (граница Грузии и Азербайджана)	1677	224	1230	7936	78
5.	Красный Мост (граница Грузии и Азербайджана)	Тбилиси	486	221	3430	10849	356
6.	Тбилиси	Гори	824	522	2532	10341	201
7-8.	Гори	Кутаиси	556	701	1528	6466	102
9.	Кутаиси	Поти	446	441	1619	6008	104
10.	Поти	Батуми	421	481	2466	6594	198
11.	Батуми	Сарпи (граница Грузии и Турции)	186	442	1131	3089	117
12a.	Сарпи (граница Грузии и Турции)	Хопа	148	114	20	1285	147
12b.	Хопа	Рице	1122	175	177	7302	746
12c.	Рице	Трабзон	1750	249	248	9943	1375

Удельный вес одиночных грузовых автомобилей и трейлеров в общем потоке транспортных средств на указанных выше секциях колеблется в интервале от 8 до 15%, автобусов – от 10 до 20%.

5. Пассажиро- и грузопотоки

На грузопотоки по рассматриваемым участкам Черноморского автодорожного кольца значительное влияние оказывают динамика и структура внешней торговли причерноморских государств. По оценкам Союза ассоциаций международных автомобильных перевозчиков государств-членов ОЧЭС (BSEC-URTA) удельный вес внутрирегионального товарообмена составляет (по данным на первую половину 2010 г.) около 18% общего объема торговли государств-членов ОЧЭС. Объем внутрирегиональной внешней торговли за последние 5 лет возрос в среднем в 1,6 раза (в первой половине 2010 г. составил 107,8 млрд. долл. США), но мог бы быть значительно выше, если бы не последствия глобального экономического кризиса 2007-2009 гг.

Автомобильный транспорт играет ключевую роль в обеспечении внешней торговли государств ЧЭС, его удельный вес в обеспечении внутрирегионального товарообмена колеблется от 12% (Российская Федерация) до 90% (Республика Молдова). О существенных объемах международных автомобильных перевозок в районе тяготения к Черноморскому автодорожному кольцу свидетельствуют данные BSEC-URTA, приводимые в годовом обзоре, подготовленном к 18-ой сессии Генеральной Ассамблеи BSEC-URTA (3 ноября 2010 г., г. Женева, Швейцария^{**)}. Данные о международных грузопотоках грузов в регионе приведены в табл. 5 и 6.

Таблица 5

Количество поездок грузовых автомобилей, совершенных в международном сообщении между отдельными государствами-членами ОЧЭС в зоне тяготения к участкам Модельного шоссе МНІ-BSRH-1 и МНІ-BSRH-2 в 2009 г.

	Грузия	Молдова	Россия	Румыния	Турция	Украина	ЕС-27
Азербайджан	5030	71	11161	24	65115	3273	1150
Армения	8061	134	1546	0	132	711	165
Грузия		223	7607	346	34341	4254	3214
Молдова			30030	8489	14367	33353	32877
Россия				2033	13321	43559	
Румыния					33016	19052	
Турция						15795	
Украина							397692

^{**) Документ REP/GA18/OUTLOOK/10}

Таблица 6

Количество поездок грузовых автомобилей, совершенных в международном сообщении между отдельными государствами-членами ОЧЭС в зоне тяготения к участкам Модельного шоссе МНН-BSRH-1 и МНН-BSRH-2 в 2010 г.^{*)}

	Грузия	Молдова	Россия	Румыния	Турция	Украина	ЕС-27
Азербайджан	5702	188	6000	37	37802	400	337
Армения	4812	208	2600	65	38	220	92
Грузия		334	-	502	41633	2906	...
Молдова			35782	6971	17046	8344	26273
Россия				713	7568	...	
Румыния					34173	4809	
Турция						5185	
Украина							...

^{*)} Документ G2836 к 19 Сессии Генеральной ассамблеи BSEC-URTA (16 мая 2011 г., Бухарест, Румыния)

По **номенклатуре**, значительный удельный вес в общем объеме перевозок составляют продовольствие, продукция растительного происхождения, продукция машиностроения, включая транспортные средства, строительные материалы, товары массового потребления, включая одежду и обувь. На указанные позиции приходится свыше 85% от общего объема перевозок грузов.

Несмотря на спад в конце 2008 г. и в 2009 г., вызванный кризисными явлениями в мировой экономике, с 2010 года в регионе ЧЭС возобновился рост торговли и международных автомобильных перевозок.

В то же время анализ показал значительные **диспропорции в распределении перевозок** грузов между перевозчиками, особенно относящихся к странам-членам и странам-нечленам Европейского Союза. В частности, на направлении Румыния – Украина румынские перевозчики совершили в 2009 г. 4602 поездки (24% от общего числа поездок), в то время, как украинские – 14450 поездок (76%) или на 10 тыс. поездок больше. Аналогичная картина на направлении Грузия – Болгария: грузинские перевозчики совершили 446 поездок (100%), болгарские перевозчики поездок в Грузию не осуществляли. На направлении Румыния – Россия российскими перевозчиками совершено 1516 поездок (69%), румынскими – 517 поездок (31%).

Одной из причин сложившегося диспаритета помимо несовершенства двусторонних соглашений о международном автомобильном сообщении и деструктивного влияния заложенного в них механизма распределения двусторонних квот (разрешений), является слабое развитие сервиса и вспомогательной инфраструктуры на автомобильных дорогах к Востоку от Европейского Союза, что делает рынки стран бывшего СССР и региона Евразии в целом **непривлекательными для европейских автоперевозчиков**. Таким образом, развитие вспомогательной инфраструктуры позволило бы привлечь европейские автотранспортные компании в регион, что, в свою очередь, содействовало бы повышению качества и снижению стоимости перевозок для потребителей, вследствие дальнейшего развития цивилизованной конкурентной среды. На этом фоне может быть дан также новый импульс реализации другого важного инструмента ОЧЭС – Меморандума о взаимопонимании по облегчению международных грузовых автомобильных перевозок.

В последнее десятилетие в зоне тяготения к Черноморскому автодорожному кольцу динамично развивается международный туризм, осуществляемый как на личных автомобилях, так и автобусами общего пользования. Этому способствуют как рост спроса на путешествия в страны ЕС, расширение географического покрытия Шенгенского Соглашения, совершенствование туристической инфраструктуры в Причерноморских государствах и отмена в некоторых из них виз для граждан из стран-членов ЕС.

Несмотря на то, что пассажиропотоки на автодорогах, входящих в Черноморское автодорожное кольцо, до недавнего времени не изучались с той же тщательностью, что и грузопотоки (это является одной из важных задач в ближайшем будущем), их динамика и объемы напрямую зависят от состояния вспомогательной инфраструктуры, в частности не дорогих мотелей и кемпингов, пунктов общественного питания и др., а также качества оказываемых услуг. Т.е. развитие вспомогательной инфраструктуры должно стать одним из решающих факторов, стимулирующих развитие туризма в регионе.

6. Оценка состояния основной дорожной инфраструктуры

Автомобильные дороги, включенные в состав участков МНН-BSRH-1 и МНН-BSRH-2 относятся к I – III техническим категориям с 2 - 4 полосами движения.

На участке МНН-BSRH-1 состояние дорог, как в Республике Молдова, так и в Украине и в Российской Федерации, оценивается как удовлетворительное или хорошее. По состоянию на июль 2010 г. водители грузовых транспортных средств, участвующих в проекте IRU NELTI сообщали о неудовлетворительном состоянии автодороги E58 в Николаевской области (между Николаевым и Одессой). Общая протяженность «плохого» участка оценивается примерно в 70 км.

Состояние участка МНН-BSRH-2 приведена в табл. 7.

Таблица 7

Оценка технического состояния участка Модельного шоссе МНН-BSRH-2^{*)}

Начальный пункт	Конечный пункт	Количество полос движения		Состояние дороги		
		2 полосы	4 полосы	Хорошее	Удовл.	Плохое
Азербайджанская Республика						
Баку	Алят	2	67	69	0	0
Алят	Хаджигабул	0	46	46	0	0
Хаджигабул	Курдамир	81	4	85	0	0
Курдамир	Евлах	90	9	79	20	0
Yevlakh	Гянджа	89	0	50	39	0
Гянджа	Красный Мост (граница Грузии и Азербайджана)	132	0	132	0	0
Грузия						
Красный Мост (граница Грузии и Азербайджана)	Рустави	42	0	33	9	0
Рустави	Тбилиси	49	0	43	6	0
Тбилиси	Мцхета	0	12	12	0	0
Мцхета	Гори	14	40	54	0	0
Гори	Хашури	47	0	47	0	0
Хашури	Кутаиси	96	0	73	23	0
Кутаиси	Самтредиа	26	0	16	10	0
Самтредиа	Поти	53	0	43	10	0
Поти	Батуми	60	0	50	10	0
Батуми	Сарпи (граница Грузии и Турции)	14	0	14	0	0
Турция						
Сарпи (граница Грузии и Турции)	Хопа	0	19	19	0	0
Хопа	Рице	0	90	90	0	0
Рице	Трабзон	0	75	75	0	0

^{*)} По данным ЭСКАТО ООН на 2009 год

В целом оценка дорог в составе участков МНН-BSRH-1 и МНН-BSRH-2 свидетельствует о том, что технические препятствия для массового грузового и пассажирского (автобусного) движения отсутствуют.

7. Оценка состояния вспомогательной инфраструктуры

Состояние вспомогательной инфраструктуры вдоль участков МНН-BSRH-1 и МНН-BSRH-2 оценивается в интервале «неудовлетворительное» - «удовлетворительное». Лишь на отдельных секциях на территории Турции, Грузии и Азербайджана имеются объекты вспомогательной инфраструктуры, полностью соответствующие европейским стандартам.

Из общего числа **пограничных переходов** только два (Сарпи, Красный Мост) в целом соответствуют существующим и перспективным пассажиро- и грузопотокам. Остальные пограничные переходы требуют модернизации и развития.

На большей части протяженности участков отсутствуют современные охраняемые паркинги, а также центры оперативного **технического обслуживания и ремонта** большегрузных автомобилей, а также автобусов. Большая часть имеющихся услуг стоянок и технического обслуживания автомобилей расположена в городской черте.

Слабо развиты **услуги гостиниц, мотелей и кемпингов**. Гостиницы для размещения большого количества путешественников (например, пассажиров автобусов) имеются только в больших городах. Качество услуг существующих придорожных отелей и кемпингов является в целом относительно невысоким.

Несмотря на то, что по оценкам водителей, участвующих в проекте IRU NELTI, на дорогах, входящих в состав обоих участков МНН-BSRH-1 и МНН-BSRH-2 имеется достаточное количество **автозаправочных станций**, различается качество поставляемого топлива. В настоящее время на всей протяженности участков обеспечивается бесперебойная поставка дизельного топлива только стандарта ЕВРО-3. Эксплуатация автомобилей стандартов ЕВРО-4 и, особенно, ЕВРО-5 затруднена вследствие отсутствия на заправочных станциях соответствующего топлива, а также специальных присадок к топливу в продаже.

Весьма актуальным является также отсутствие крупных **логистических и распределительных центров** в регионе, которые позволяли бы управлять грузопотоками в Причерноморье и организовать эффективное взаимодействие различных видов транспорта в процессе перевозки грузов.

8. Меры, предпринимаемые на национальном уровне

В настоящее время во всех государствах-членах ОЧЭС реализуются национальные программы, направленные на развитие автодорожной инфраструктуры, в т.ч. входящей в Черноморское автодорожное кольцо.

В **Азербайджанской Республике** ведутся работы по модернизации автомагистрали Е60 Баку – Красный Мост, строительству четырех полос движения на всем ее протяжении. Кроме этого разрабатывается ТЭО проекта новой скоростной автомагистрали, рассчитанной на скорости движения 100-120 км в час с учетом высокого уровня загрузки трассы Е60. Ведутся работы по созданию нового морского торгового порта Алят и крупнейшего в регионе логистического центра, которые должны стать крупнейшим грузовым хабом на Каспии и позволят сократить расстояние доставки грузов между Европой и Азией на 80 км.

В **Грузии** также ведутся работы по развитию и модернизации трассы Е60. Ведутся переговоры о финансировании Всемирным Банком реконструкции участка Зестафони – Кутаиси – Самтредиа. Азиатский банк развития привлек 49,7 млн. долл. США в модернизацию участка Тбилиси – Рустави и ее расширение до 4 полос движения.

В **Российской Федерации** строительство, реконструкция и ремонт автомобильных дорог, входящих в состав Черноморского автодорожного кольца включены в Федеральную целевую программу «Развитие транспортной системы Российской Федерации (2010-2015 гг.)». В конце 2008 г. был открыт второй пусковой комплекс автодороги Джубга – Сочи, включающий крупные искусственные сооружения: два тоннеля, протяженностью по 270 метров, 2 эстакады, путепровод и мосто-эстакаду через реку Бзуга. Эта дорога позволит разгрузить центральную часть города, обеспечить перевозку стройматериалов, предназначенных для строительства олимпийских объектов. Кроме этого в 2009-2011 гг. будут осуществлены строительство и реконструкция дорог, входящих в Черноморское автодорожное кольцо, протяженностью 138,2 км, а также капитальный ремонт участков дорог протяженностью 327,6 км.

Кроме этого **Российская Федерация** и **Украина** рассматривают проект строительства моста через Керченский пролив. Решение о реализации проекта к 2014 году было принято Президентами России и Украины на первом Украинско-Российском межрегиональном экономическом форуме, прошедшем в г. Геленджик 4 октября 2010 г. В случае строительства моста появится новый спрямляющий участок Черноморского автодорожного кольца, который потребуется полностью оборудовать для развития международных пассажирских и грузовых перевозок. Развитие объектов вспомогательной инфраструктуры на новой трассе может осуществляться в рамках Инициативы IRU MHI.

Еще один спрямляющий участок Черноморского автодорожного кольца может быть создан в **Украине** и **Республике Молдова** в результате строительства новой автомагистрали Одесса – Рени протяженностью 261 км и прогнозируемой интенсивностью движения 10,4-28,1 тыс. автомобилей в сутки. Необходимость строительства указанной автомагистрали была зафиксирована в Государственной Программе развития автомобильных дорог общего пользования до 2011 года, одобренной Решением Кабинета министров Украины №217 от 14.02.2007 г.

3. «МОДЕЛЬНОЕ ШОССЕ» НА УЧАСТКАХ АВТОМОБИЛЬНЫХ ДОРОГ В ЦЕНТРАЛЬНОЙ АЗИИ

1. Основание

4 июля 2005 года вступило в силу Межправительственное соглашение по сети Азиатских автомобильных дорог (АШД), подписанное ранее двадцатью девятью странами Азии, в т.ч. всеми Центрально-Азиатскими государствами, а также Китайской Народной Республикой и Исламской Республикой Афганистан. Оно предусматривает целенаправленное развитие автомобильных дорог и приведение их в соответствие с классификацией и унифицированными нормами проектирования, зафиксированными в приложениях к Соглашению.

Вступление в силу Соглашения произошло на фоне активизации усилий международных организаций и финансовых институтов по реализации проектов и программ, направленных на строительство, модернизацию и реабилитацию инфраструктуры автодорог, в первую очередь включенных с Соглашение и обозначенных как азиатские автомагистрали (Asian Highways, AH). Одновременно с этим началось динамичное развитие автомобильных дорог в Западном Китае в соответствии с программами Правительства Китайской Народной Республики.

Еще один масштабный проект, имеющий целью создание транзитного автодорожного коридора между Западной Европой и Западным Китаем, был начат по инициативе Правительства и Президента Республики Казахстан, выдвинутой в 2003 году. На территории Республики Казахстан осуществляются работы по реконструкции участков общей протяженностью около 2,5 тыс. км. Совокупные инвестиции в реализацию проекта на территории Республики Казахстан оцениваются в 6,2 млрд. долл. США.

По данным Азиатского Банка Развития (АБР), реализующего масштабную программу Центрально-Азиатского регионального экономического сотрудничества (ЦАРЭС), в Центральной Азии, Афганистане и Синцзянь-Уйгурском автономный регионе (СУАР) Китая в настоящее время реализуются проекты по строительству и модернизации свыше 24 тыс. км дорог. В этом процессе участвуют такие крупные финансовые институты, как Всемирный Банк, АзБР, Исламский Банк Развития, ЕБРР и др. В результате к началу 2012 года в регионе целом сформирована сеть современных дорог, способных обслуживать значительные грузовые потоки – как внутри Центральной Азии, так и на маршрутах от Китая до Европы.

В 2008 года Международный союз автомобильного транспорта (IRU) запустил проект «Новая Евро-Азиатская Автотранспортная инициатива» (NELTI), вторая фаза которого в 2009-2011 гг. осуществлялась совместно с АзБР. Мониторинг перевозок грузов между Европой и Азией по усовершенствованной методике ЭСКАТО ООН позволил идентифицировать узкие места и барьеры, препятствующие их развитию. Главным результатом Проекта IRU NELTI стал вывод о возможности массовых коммерческих перевозок грузов в рамках существующей автодорожной сети, но в то же время недостаточном уровне развития вспомогательной инфраструктуры и регулятивном характере барьеров, сдерживающих коммерческие автоперевозки в регионе.

Основываясь на результатах проекта NELTI, Международный союз автомобильного транспорта выступил в 2010 г. с «Инициативой Модельного Шоссе» (МНИ). Основная цель МНИ заключается в содействии развитию вспомогательной инфраструктуры вдоль автомобильных дорог при одновременном стимулировании административных реформ, направленных на облегчение международных автомобильных перевозок и процедур пересечения границ.

Движущим механизмом МНІ должен стать инвестиционный фонд, созданный пулом международных финансовых институтов для финансирования развития объектов вспомогательной инфраструктуры на условиях государственно-частного партнерства.

Реализация инициативы Модельного шоссе предусматривает использование имеющегося мирового опыта и наилучших практик по оснащению автомагистралей объектами вспомогательной инфраструктуры (в частности, инициативы «TransPark», инициативы по сооружению модельных автомобильных пунктов пересечения границы и др.).

Результатом реализации МНІ должны стать мультипликативные эффекты для граждан, бизнеса, региональных властей и центральных правительств в странах реализации Инициативы, а также общее содействие развитию транспорта и торговли в региональном масштабе.

Было принято решение о пилотной реализации Инициативы модельного шоссе на двух участках – в Центральной Азии (с учетом выхода на транспортные коммуникации Китая и Афганистана) и в Европейском регионе.

2. Маршрут

Принимая во внимание чрезвычайно важное значение, которое имеют автомобильные дороги для экономики и внешней торговли Центральной Азии, а также с целью охвата большего числа стран, в рамках Инициативы IRU МНІ предлагается создать «модельное шоссе» по следующему маршруту:

Автодорожный коридор «Западная Европа – Западный Китай» на участке от Кызыл-Орды в направлении Шымкента, Кордая, Алматы до пункта Хоргос на китайско-казахстанской границе, а также от Кордая на Бишкек и Сары-Таш (с ответвлением на Кашгар, Китай), Душанбе и Пулекумри (Исламская Республика Афганистан).

Участок Кызыл-Орда – Хоргос, обозначаемый ниже как МНІ-СА-1, обслуживает торгово-экономические связи между Западным Китаем и Республикой Казахстан, а в перспективе будет функционировать как транзитный маршрут для доставки грузов из Западного Китая в Россию и страны Европы.

Участок Кордай – Бишкек – Душанбе – Нижний Пяндж – Полекумри, обозначаемый ниже как МНІ-СА-2 обслуживает торгово-экономические связи между Казахстаном, Кыргызской Республикой, Республикой Таджикистан и Исламской Республикой Афганистан. Он входит в состав Транспортного коридора ТРАСЕКА и транспортных маршрутов ЕврАзЭС. Кроме того, подписание и введение в действие многостороннего Соглашения Шанхайской организации сотрудничества (ШОС) о создании благоприятных условий для международных автомобильных перевозок позволит значительно увеличить интенсивность движения транспортных средств, а также объемы перевозок грузов по данному участку, связывающему четыре страны. В перспективе данный участок может стать основным при доставке афганских товаров на внешние рынки, благодаря открытости для таджикских автотранспортных компаний доступа на территорию Афганистана. При этом пограничный переход Нижний Пяндж, открытый в 2008 одновременно с новым мостом через реку с тем же названием, дает кратчайший выход из Афганистана в Таджикистан, Кыргызскую Республику и Китай.

Участок Сары-Таш – Иркештам – Кашгар, обозначаемый как МНІ-СА-3, обеспечивает кратчайшие транспортные связи Кыргызской Республики, Афганистана, Таджикистана и Узбекистана с Китаем (СУАР). Данное направление представляется очень важным с точки зрения будущей интеграции Китая в систему региональных и евроазиатских транспортных связей.

Схема участков Центрально-Азиатского модельного шоссе представлена на рис. 1, а его характеристика в табл. 1.



Рис. 1. Модельное Шоссе в Центральной Азии

Протяженность участка маршрута **МНІ-СА-1** составляет 1478 км (полностью по территории Республика Казахстан). На данном участке расположены автомобильные пункты пересечения границ (АПП) Хоргос (с Китаем) и Кордай (с Кыргызской Республикой).

Протяженность участка **МНІ-СА-2** составляет 1772 км, в т.ч. по странам:

- Кыргызская Республика - 1041 км;
- Республика Таджикистан - 535 км;
- Исламская Республика Афганистан – 196 км.

На участке расположены автомобильные пункты пересечения границы **Кордай** (граница Казахстана и Кыргызской Республики), **Карамык** (граница Кыргызской Республики и Таджикистана), **Нижний Пандж** (граница Таджикистана и Афганистана);

Протяженность участка **МНІ-СА-3** составляет 312 км, в т.ч. по странам:

- Кыргызская Республика - 78 км;
- Китай – 234 км.

На участке расположен автомобильный пункт пересечения границы **Иркештам** (граница Кыргызской Республики и Китая).

Суммарная протяженность Центрально-Азиатского модельного шоссе МНІ-СА составляет 3444 км, а ее распределение по странам показано на рис. 2.

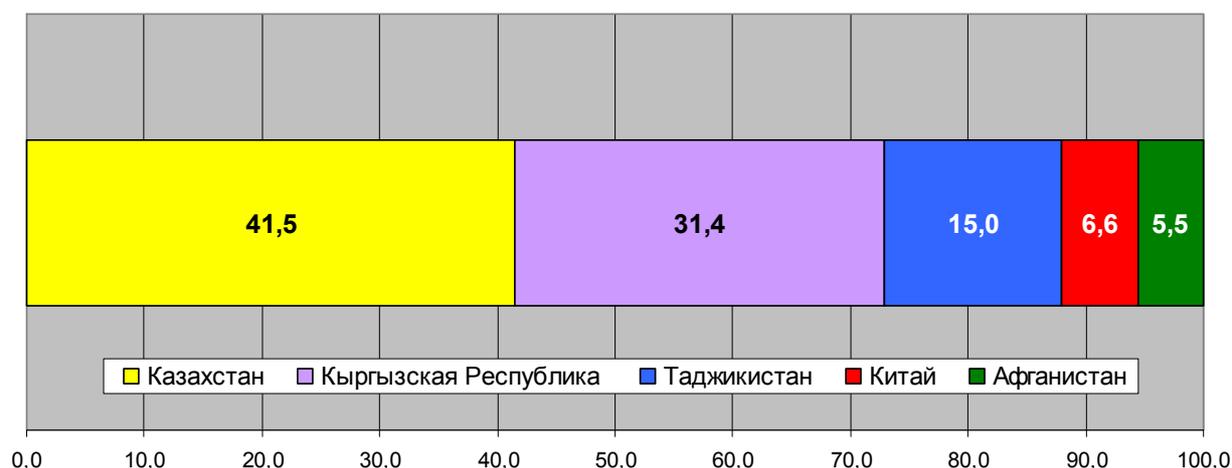


Рис. 2. Распределение протяженности участка Модельного Шоссе МНІ-СА и его участков по странам, %

Таблица 1

Характеристика Модельного Шоссе в Центральной Азии

№ секции	Начальный пункт	Конечный пункт	Страна	Расстояние, км	Номер дороги
Участок МН-СА-1					
1.	Хоргос (граница КНР и Казахстана)	Коктал	Казахстан	52	АН5
2.	Коктал	Шонжи	Казахстан	78	АН5
3.	Шонжи	Алматы	Казахстан	221	АН5
4.	Алматы	Каскелен	Казахстан	13	АН5
5.	Каскелен	Торгап	Казахстан	75	АН5
6.	Торгап	Кордай (граница с Кыргызской Республикой)	Казахстан	118	АН5
7.	Кордай	Тараз	Казахстан	150	АН5
8.	Мерке	Тараз	Казахстан	141	АН5
9.	Тараз	Шимкент	Казахстан	191	АН5
10.	Шикент	Торткол	Казахстан	86	АН61
11.	Торткол	Туркестан	Казахстан	64	АН61
12.	Туркестан	Кзыл-Орда	Казахстан	289	АН61
	ИТОГО			1478	
Участок МН-СА-2					
13.	Кордай (граница с Казахстаном)	Бишкек	Кыргызская Республика	34	АН7
14.	Бишкек	Кара-Балта	Кыргызская Республика	60	АН7
15.	Кара-Балта	Токтогул	Кыргызская Республика	222	АН7
16.	Токтогул	Кара-Куль	Кыргызская Республика	118	АН7
17.	Кара-Куль	Джалал-Абад	Кыргызская Республика	175	АН7
18.	Джалал-Абад	Ош	Кыргызская Республика	106	АН7
19.	Ош	Сары-Таш	Кыргызская Республика	184	АН65
20.	Сары-Таш	Даруф Курган	Кыргызская Республика	90	АН65
21.	Даруф Курган	Карамык (граница Кыргызской Республики и Таджикистана)	Кыргызская Республика	52	АН65

№ секции	Начальный пункт	Конечный пункт	Страна	Расстояние, км	Номер дороги
22.	Карамык (граница Кыргызской Республики и Таджикистана)	Джиргаталь	Таджикистан	92	АН65
23.	Джиргаталь	Гарм	Таджикистан	89	АН65
24.	Гарм	Обигарм	Таджикистан	87	АН65
25.	Обигарм	Кофирниган	Таджикистан	76	АН65
26.	Кофирниган	Душанбе	Таджикистан	21	АН65
27.	Душанбе	Курган-Тюбе	Таджикистан	83	АН7
28.	Курган-Тюбе	Нижний Пяндж (граница Таджикистана и Афганистана)	Таджикистан	87	АН7
29.	Нижний Пяндж	Ширхан	Афганистан	1	АН7
30.	Ширхан	Кундуз	Афганистан	87	АН7
31.	Кундуз	Полекумри	Афганистан	108	АН7
	ИТОГО			1772	
Участок МН-СА-3					
32.	Сары-Таш	Иркештам (граница Китая и Кыргызской Республики)	Кыргызская Республика	78	АН65
33.	Иркештам	Пересечение дорог АН61 и АН65	КНР	177	АН65
34.	Пересечение дорог АН61 и АН65	Пересечение дорог АН4 и АН61	КНР	40	АН61
35.	Пересечение дорог АН4 и АН61	Кашгар	КНР	17	АН4
	ИТОГО			312	

Источник: База данных ЭСКАТО ООН

3. Международный правовой статус участков «Модельного шоссе»

Участки Центрально-Азиатского Модельного шоссе МН-СА входят в состав важнейших международных транспортных маршрутов, обеспечивающих евро-азиатские транспортные связи, а также азиатских транспортных сетей, регулируемых на многостороннем уровне:

- сети азиатских автомагистралей международного значения (дороги категории «АН»), развиваемой в соответствии с Межправительственным соглашением 2004 года по сети азиатских автомобильных дорог (АШД) – ряд участков включены в состав важнейших межрегиональных магистралей АН-5 и АН-7;
- транспортных коридоров ЦАРЭС-1b (весь участок МН-СА-1), ЦАРЭС-2 (участок Сары-Таш – Иркештам – Кашгар, входящих в МН-СА-3), ЦАРЭС-3b (участок Душанбе – Ош, входящий в МН-СА-2), ЦАРЭС 5 (участок Сары-Таш – Душанбе – Полекумри, входящий в МН-СА-2, а также участок Сары-Таш – Иркештам – Кашгар, входящих в МН-СА-3) ЦАРЭС-6 (участок Душанбе – Полекумри, входящий в МН-СА-2) в рамках Программы Центрально-Азиатского регионального экономического сотрудничества (ЦАРЭС), осуществляемой Азиатским банком развития (АБР);
- международного транспортного коридора Европа – Кавказ – Азия (ТРАСЕКА);
- транспортных маршрутов 1,3,4,5 Евразийского Экономического Сообщества (ЕврАзЭС), в соответствии с Перечнем транспортных маршрутов ЕврАзЭС, утвержденным Решением № 331 Межгосударственного Совета ЕврАзЭС (на уровне глав правительств) от 18 апреля 2007 г.;

- автомобильных маршрутов 3 (Кзылорда — Шымкент — Алматы — Хоргос), 5 (участок Сары-Таш – Иркештам), 5g (Полекумри – Нижний Пяндж – Душанбе – Сары-Таш), включенных в Совместный проект ЕЭК ООН – ЭСКАТО ООН по развитию евроазиатских транспортных связей;
- Южного, Центрального и Северного маршрутов NELTI в рамках Проекта IRU «Новая Евро-Азиатская Автотранспортная Инициатива» (NELTI).

4. Интенсивность движения

Наибольшую интенсивность движения на Модельном шоссе в Центральной Азии имеют участки, расположенные на подъездах к городам Алматы и Бишкек соответственно в Республике Казахстан и Кыргызской Республике. Эти участки обеспечивают значительный объем внутренних перевозок пассажиров и грузов, а также международных, в т.ч. транзитных перевозок между Казахстаном, Кыргызской Республикой и Таджикистаном:

- Алматы – Торгап (среднесуточно 9-15 тыс. автомобилей);

- Кордай – Бишкек – Кара-Балта (среднесуточно 6-8 тыс. автомобилей).

Удельный вес одиночных грузовых автомобилей и трейлеров в общем потоке транспортных средств на различных участках Модельного шоссе в Центральной Азии существенно различается и составляет в среднем от 20 до 50%. На участках Иркештам – Сары-Таш и Сары-Таш – Даруф Курган высокая концентрация грузовиков (порядка 50-60% от общего потока транспортных средств) сочетается с низкой интенсивностью движения (движение легковых автомобилей практически отсутствует).

Интенсивность движения на участках Модельного шоссе МНІ-СА представлена в табл.2.

Таблица 2

Интенсивности движения на участках Модельного Шоссе в Центральной Азии, автомобилей в сутки ^{)}*

№ секции	Начальный пункт	Конечный пункт	Тип транспортных средств			
			Грузовые	Автобусы	Легковые	Другие
Участок МН-СА-1						
1.	Хоргос	Коктал	847	58	1493	136
2.	Коктал	Шонжи	847	58	1493	136
3.	Шонжи	Алматы	847	58	1493	136
4.	Алматы	Каскелен	7192	459	5321	795
5.	Каскелен	Торгап	3569	392	4329	585
6.	Торгап	Кордай	2015	271	1851	301
7.	Кордай	Мерке	1673	112	3162	70
8.	Мерке	Тараз	803	491	2284	240
9.	Тараз	Шимкент	974	57	5367	478
10.	Шикент	Торткол	1458	206	3288	223
11.	Торткол	Туркестан	1511	117	2272	694
12.	Туркестан	Кзыл-Орда	502	59	435	158
Участок МН-СА-2						
13.	Кордай	Бишкек	1415	832	4132	99
14.	Бишкек	Кара-Балта	2075	307	4214	602
15.	Кара-Балта	Токтогул	763	16	1687	410
16.	Токтогул	Кара-Куль	254	8	653	174
17.	Кара-Куль	Джалал-Абад	393	11	793	184

^{*)} Данные ЭСКАТО ООН

№ секции	Начальный пункт	Конечный пункт	Тип транспортных средств			
			Грузовые	Автобусы	Легковые	Другие
18.	Джалал-Абад	Ош	480	18	1118	188
19.	Ош	Сары-Таш	1092	48	542	63
20.	Сары-Таш	Даруф Курган	241	15	30	342
21.	Даруф Курган	Карамык	43	6	47	85
22.	Карамык	Джиргаталь	750	38	3139	0
23.	Джиргаталь	Гарм	750	38	3139	0
24.	Гарм	Обигарм	750	38	3139	0
25.	Обигарм	Кофирниган	750	38	3139	0
26.	Кофирниган	Душанбе	750	38	3139	0
27.	Душанбе	Курган-Тюбе	90	26	964	0
28.	Курган-Тюбе	Нижний Пяндж	211	10	317	0
29.	Нижний Пяндж	Ширхан	...	...	...	...
30.	Ширхан	Кундуз	...	...	...	...
31.	Кундуз	Полекумри	...	...	...	...
Участок МН-СА-3						
32.	Сары-Таш	Иркештам	237	0	38	255
33.	Иркештам	Пересечение дорог АН61 и АН65	...	...	...	...
34.	Пересечение дорог АН61 и АН65	Пересечение дорог АН4 и АН61	...	...	...	...
35.	Пересечение дорог АН4 и АН61	Кашгар	...	...	...	...

5. Пассажиро- и грузопотоки

Дороги, включенные в состав Центрально-Азиатского Модельное шоссе играют чрезвычайно важную роль в обеспечении транспортно-экономических связей всего региона. Они связывает рынки Казахстана, Кыргызской Республики, Таджикистана, Афганистана и Китая. При этом автомобильный транспорт традиционно играет ключевую роль в обеспечении внешней торговли региона, его удельный вес в обеспечении внутрирегионального товарообмена колеблется от 15-20% в Казахстане до 95% в Афганистане.

О существенных объемах международных автомобильных перевозок в районе тяготения к Центрально-Азиатскому Модельному шоссе свидетельствуют данные Исследования грузопотоков в Центральной Азии и приграничных районах Китая, проведенного IRU совместно с Научно-исследовательским институтом транспорта и коммуникаций Республики Казахстан (НИИ ТК) в 2011 г. Данные об объемах международных перевозок грузов между Казахстаном, Китаем, Кыргызской Республикой, Таджикистаном и Афганистаном приведены в табл. 3-6.

Таблица 3

Объем международных автомобильных перевозок между Республикой Казахстан и КНР по видам грузов в 2010 году

Номенклатура грузов	Тыс. тонн			% от общего объема		
	из Казахстана в Китай	из Китая в Казахстан	Всего	из Казахстана в Китай	из Китая в Казахстан	Всего
Бумага и изделия из бумаги	0,0	15,5	15,5	0,0	2,1	2,0
Готовые продукты питания	0,3	7,3	7,6	0,8	1,0	1,0
Древесина и изделия из нее	0,0	15,0	15,0	0,0	2,1	2,0
Зерновые, мука, крупы	0,1	0,8	0,9	0,3	0,1	0,1
Текстильные изделия и ткани	4,0	16,9	20,9	10,4	2,3	2,7
Уголь и кокс	-	-	-	-	-	0,0
Лом черных металлов	0,0	-	0,0	0,0	-	0,0

Номенклатура грузов	Тыс. тонн			% от общего объема		
	из Казах-стана в Китай	из Китая в Казах-стан	Всего	из Казах-стана в Китай	из Китая в Казах-стан	Всего
Машины и оборудование	2,1	84,9	87,0	5,5	11,7	11,4
Нефтепродукты	0,0	0,4	0,4	0,0	0,1	0,1
Каучук, резина, пластмассы и изделия из них	16,8	26,2	43,0	43,6	3,6	5,6
Продукты животного происхождения	0,4	0,1	0,5	1,0	0,0	0,1
Продукты растительного происхождения	1,8	175,3	177,1	4,7	24,2	23,3
Продукция химической промышленности	0,5	9,2	9,7	1,3	1,3	1,3
Руды	0,2	0,0	0,2	0,5	0,0	0,0
Строительные материалы	0,1	100,6	100,7	0,3	13,9	13,2
Товары народного потребления	0,1	49,1	49,2	0,3	6,8	6,5
Удобрения	0,0	0,1	0,1	0,0	0,0	0,0
Хлопок	0,0	-	0,0	0,0	-	0,0
Цемент	-	4,7	4,7	-	0,7	0,6
Черные и цветные металлы, изделия из них	0,1	100,2	100,3	0,3	13,9	13,2
Прочие товары	12,0	116,7	128,7	31,2	16,1	16,9
ВСЕГО	38,5	723,0	761,5	100,0	100,0	100,0

Источник: Анализ грузопотоков в Центральной Азии и приграничных районах Китая, 2011

Таблица 4
Объем международных автомобильных перевозок между Республикой Казахстан и Кыргызской Республикой по видам грузов в 2010 году

Номенклатура грузов	Тыс. тонн			% от общего объема		
	из Казах-стана в Кырг. Респ.	из Кырг. Респ. в Казах-стан	Всего	из Казах-стана в Кырг. Респ.	из Кырг. Респ. в Казах-стан	Всего
Бумага и изделия из бумаги	2,1	2,1	4,2	0,6	1,4	0,8
Готовые продукты питания	5,5	5,1	10,6	1,5	3,3	2,1
Древесина и изделия из нее	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0,0
Зерновые, мука, крупы	8,5	-	8,5	2,4	0,0	1,7
Текстильные изделия и ткани	0,1	0,0	0,1	0,0	0,0	0,0
Уголь и кокс	11,0	0,0	11	3,1	0,0	2,2
Лом черных металлов	0,1	-	0,1	0,0	0,0	0,0
Машины и оборудование	1,0	1,1	2,1	0,3	0,7	0,4
Нефтепродукты	8,7	0,0	8,7	2,4	0,0	1,7
Каучук, резина, пластмассы и изделия из них	1,4	1,7	3,1	0,4	1,1	0,6
Продукты животного происхождения	0,8	18,0	18,8	0,2	11,7	3,7
Продукты растительного происхождения	2,5	104,2	106,7	0,7	67,7	21,0
Продукция химической промышленности	1,2	0,1	1,3	0,3	0,1	0,3
Руды	-	0,0	0	0,0	0,0	0,0
Строительные материалы	280,2	2,3	282,5	78,9	1,5	55,5
Товары народного потребления	0,2	0,8	1	0,1	0,5	0,2
Удобрения	1,5	-	1,5	0,4	0,0	0,3
Хлопок	0,1	-	0,1	0,0	0,0	0,0
Цемент	2,0	0,1	2,1	0,6	0,1	0,4
Черные и цветные металлы, изделия из них	1,5	4,0	5,5	0,4	2,6	1,1
Прочие товары	26,8	14,5	41,3	7,5	9,4	8,1
ВСЕГО	355,3	153,9	509,2	100,0	100,1	100,0

Источник: Анализ грузопотоков в Центральной Азии и приграничных районах Китая, 2011

Таблица 5

Объем международных автомобильных перевозок между Республикой Казахстан и Республикой Таджикистан по видам грузов в 2010 году

Номенклатура грузов	Тыс. тонн			% от общего объема		
	из Казахстана в Таджикистан	из Таджикистана в Казахстан	Всего	из Казахстана в Таджикистан	из Таджикистана в Казахстан	Всего
Бумага и изделия из бумаги	0,1	-	0,1	1,9	-	1,8
Готовые продукты питания	1,4	-	1,4	26,4	-	24,6
Зерновые, мука, крупы	0,1	-	0,1	1,9	-	1,8
Машины и оборудование	1,4	0,1	1,5	26,4	25,0	26,3
Каучук, резина, пластмассы и изделия из них	0,1	0,0	0,1	1,9	0,0	1,8
Продукты животного происхождения	0,2	-	0,2	3,8	-	3,5
Продукты растительного происхождения	0,0	0,2	0,2	0,0	50,0	3,5
Продукция химической промышленности	0,4	-	0,4	7,5	-	7,0
Черные и цветные металлы, изделия из них	0,1	0,0	0,1	1,9	0,0	1,8
Прочие товары	1,5	0,1	1,6	28,3	25,0	28,1
ВСЕГО	5,3	0,3	5,7	100,0	100,0	100,0

Источник: Анализ грузопотоков в Центральной Азии и приграничных районах Китая, 2011

Динамика транзитных грузопотоков между Китаем и третьими странами по территории Республики Казахстан представлена в табл. 6.

Таблица 6

Объем транзитных автомобильных перевозок между Китаем и третьими странами через Республику Казахстан в 2001-2010 годах, тыс. тонн

Страна назначения	2001	2004	2006	2008	2010
Азербайджан	1,3	7,4	4,4	3,6	24,4
Армения	0,8	0,7	0,8	0,8	0,4
Афганистан	0,0	2,3	9,1	14,4	0,1
Грузия	1,1	2,3	0,9	0,6	0,9
Иран	0,2	3,2	2,4	2,1	0,1
Кыргызстан	18,5	86,9	77,9	73,0	9,6
Россия	35,8	18,0	16,2	22,1	11,7
Таджикистан	3,6	30,4	33,4	54,0	13,1
Туркменистан	0,3	10,6	0,5	1,2	10,7
Узбекистан	11,1	5,4	8,1	16,8	22,5
Украина	12,3	0,5	1,3	2,9	0,3
Прочие страны	0,3	1,3	23,0	2,1	2,3
ВСЕГО	85,3	169,0	178,2	193,7	96,1

Источник: Анализ грузопотоков в Центральной Азии и приграничных районах Китая, 2011

Как следует из приведенных в табл. 3-6 данных, основные грузопотоки концентрируются на направлениях между Казахстаном и Китаем (0,7 млн. тонн внешнеторговых и 0,1 млн. тонн транзитных грузов), а также между Казахстаном и Кыргызской Республикой (0,5 млн. тонн).

Основными перевозимыми грузами являются строительные материалы, сельскохозяйственная растительная продукция, а также металлы и изделия из них.

Данные о грузопотоках между Республикой Таджикистан и зарубежными странами приведены на основе Исследования, проведенного в 2010 году в рамках Программы Европейского Союза «Транспортный коридор Европа – Кавказ – Азия» (EuropeAid/125727/C/SER/Multi) и посвященного выбору возможных мест расположения крупных логистических центров в Центральной Азии. Данные о международных

грузопотоках грузов в регионе приведены в табл. 7-8. Данные о грузопотоках через основные пограничные переходы, расположенные на участках МНИ-СА приведены в табл. 9-10.

Таблица 7

Динамика перевозок грузов автомобильным транспортом между Республикой Таджикистан и зарубежными странами в 2008 г.

Страна принадлежности перевозчика	Экспорт в Таджикистан		Импорт из Таджикистана		Транзит через Таджикистан	
	трансп. средств	тонн	трансп. средств	тонн	трансп. средств	тонн
Страны Европы (без СНГ)	7	0	25	235,3	4	19
Афганистан	4062	13070,8	3740	95910,7	0	0
Иран	2460	4587,3	2487	34981,3	2554	45497
Китай	2255	450	2602	62171,6	52	197
Турция	2851	11266,3	2842	55541,3	4045	72895
Беларусь	19	0	34	203,8	4	0
Казахстан	2025	2410,6	2053	29541,0	1375	3016
Кыргызская Республика	4287	13083,3	3973	15579,8	10232	77832
Молдова	6	4,7	6	65,3	0	0
Россия	185	79,4	437	3401,3	2	6
Туркменистан	757	119	762	19802,7	1	20
Узбекистан	740	2071	744	8373,6	2417	31857
Украина	26	0	31	396,9	1	3
Таджикистан	12148	20872,6	12331	170888,0	708	4052
ИТОГО	31828	68015	32067	497092,6	21395	235394

Источник: Отчет TRACECA «Логистические центры и узлы в Центральной Азии», 2010 г. (EuropeAid/125727/C/SER/Multi)

Таблица 8

Динамика перевозок грузов автомобильным транспортом между Республикой Таджикистан и зарубежными странами за первые 7 месяцев 2009 г.

Страна принадлежности перевозчика	Экспорт в Таджикистан		Импорт из Таджикистана		Транзит через Таджикистан	
	трансп. средств	тонн	трансп. средств	тонн	трансп. средств	тонн
Страны Европы (без СНГ)	15	21,5	21	173,7	4	34
Афганистан	1176	21614,7	1232	14326	0	0
Иран	1152	6818,6	1112	20103,1	1827	34724
Китай	317	52	405	9808,7	0	0
Турция	1022	2835	1034	22768,7	2271	43152
Азербайджан	1	0	1	19	0	0
Армения	1	23	1	36	0	0
Беларусь	13	190,6	15	94,6	10	52
Грузия	3	0	3	53,6	0	0
Казахстан	818	4074	732	13238	1031	2720
Кыргызская Республика	1689	6728,5	1666	8870,4	5404	41752
Молдова	7	0	7	107,1	1	11
Россия	106	187,3	221	2037,3	5	10
Туркменистан	354	51	347	9814,3	0	0
Узбекистан	224	120,8	237	2858,5	26	292
Украина	35	194,2	30	263,9	12	112
Таджикистан	5014	38188	5506	113648	333	1245
ИТОГО	11947	81099,2	12570	218220,9	10924	124104

Источник: Отчет TRACECA «Логистические центры и узлы в Центральной Азии», 2010 г. (EuropeAid/125727/C/SER/Multi)

Данные о пересечении границ свидетельствуют о существенных объемах транзитного движения через пограничный пункт Нижний Пяндж на границе Афганистана и Таджикистана.

Таблица 9

Грузопотоки через автомобильные пункты пересечения границы Нижний Пяндж и Карамык, расположенные на Модельном шоссе МН-СА

Автомобильный пункт пропуска	Въезд в Таджикистан		Выезд из Таджикистана	
	трансп. средств	тонн	трансп. средств	тонн
Нижний Пяндж:				
2008 г.	9001	242537,2	21709	30253,5
2009 г. (первые 6 месяцев)	4366	57775,5	4558	113945,5
Карамык:				
2008 г.	3075	9600,4	2691	764,8
2009 г. (первые 6 месяцев)	1622	881,5	1889	10640,9

Источник: Отчет TRACECA «Логистические центры и узлы в Центральной Азии», 2010 г. (EuropeAid/125727/C/SER/Multi)

В то же время транзитное движение отсутствует на пограничных переходах Иркештам, Нижний Пяндж и Карамык, что является свидетельством невозможности в настоящее время осуществления перевозок из Китая и Афганистана в третьи страны транзитом через Центральную Азию. В будущем это станет возможным после вступления Китая в Конвенцию TIR и реализации региональных соглашений о международном автомобильном сообщении, в т.ч. трехсторонних соглашений между Узбекистаном, Кыргызской Республикой и Китаем, а также Таджикистаном, Кыргызской Республикой и Китаем.

Таблица 10

Среднесуточная интенсивность движения через АПП, расположенные на Центрально-Азиатском Модельном шоссе в Кыргызской Республике в 2008 г.

АПП	Статус	Сопредельный АПП	Количество транспортных средств через АПП в среднем, ед. в сутки		
			грузовые	легковые	автобусы
<i>Граница Кыргызской Республики и Республики Казахстан</i>					
Ак-Жол	многосторонний	Кордай	До 100	свыше 700	10-20
<i>Граница Кыргызской Республики и КНР</i>					
Иркештам	многосторонний	Зымкна	70-80	0	0
<i>Граница Кыргызской Республики и Республики Таджикистан</i>					
Карамык	двусторонний	Карамык	8-10	свыше 100	2-3

Источник: Анализ грузопотоков в Центральной Азии и приграничных районах Китая, 2011

Также является весьма характерным значительное расширение присутствия на рынке международных автомобильных перевозок грузов в Центральной Азии автотранспортных компаний из Турции и Ирана. Этому содействует отсутствие у национальных автоперевозчиков современного парка транспортных средств, требующихся для поездок в страны Европы. В свою очередь, обновление парка грузовиков в странах Центральной Азии неизбежно актуализирует вопрос создания адекватной вспомогательной инфраструктуры, в первую очередь сервисных пунктов по техническому обслуживанию транспортных средств и современных автозаправочных станций.

В последнее десятилетие в странах Центральной Азии и Казахстане динамично развивается международный туризм, осуществляемый в том числе с использованием личных автомобилей и автобусов общего пользования. Этому способствуют рост интереса к региону со стороны туристов из Европы, Северной Америки, Китая, Японии и других стран.

Несмотря на то, что пассажиропотоки на автодорогах, входящих в Центрально-Азиатское Модельное шоссе пока незначительны и слабо изучены, их динамика и объемы напрямую зависят от состояния вспомогательной инфраструктуры, в частности недорогих гостиниц и кемпингов, пунктов общественного питания и др., а также качества оказываемых услуг. Т.е. развитие вспомогательной инфраструктуры должно стать одним из решающих факторов, стимулирующих развитие туризма в регионе.

6. Оценка состояния основной дорожной инфраструктуры

Автомобильные дороги, включенные в состав участков Модельного шоссе МНІ-СА, относятся к I – III техническим категориям в соответствии с Межправительственным соглашением 2004 года по сети Азиатских автомобильных дорог (АШД). Они имеют в основном 2 - 4 полосы движения. На территории Республики Узбекистан, а также на подъездах к г. Алматы (Казахстан), Бишкек (Кыргызская Республика), Душанбе (Таджикистан) дороги отнесены к I технической категории и имеют по 4 полосы движения. Удельный вес таких участков составляет около 10% от общей протяженности Модельного шоссе. Еще порядка 60% протяженности Модельного шоссе составляют дороги II технической категории.

Треть от общей протяженности участков отнесена к III технической категории либо оценивается как дороги ниже 3 категории.

На подавляющем большинстве участков Модельного шоссе МНІ-СА состояние дорог оценивается как удовлетворительное или хорошее. Протяженность «плохих» участков, расположенных на территории Кыргызской Республики, оценивается примерно в 120 км.

Состояние участков МНІ-СА приведено в табл. 11.

Таблица 11

Оценка технического состояния участков Модельного шоссе МНІ-СА ^{*)}

Начальный пункт	Конечный пункт	Протяженность по числу полос движения, км			Состояние дороги		
		1	2	4/6	Хорошее	Удовл.	Плохое
Участок МН-СА-1							
Хоргос	Коктал	0	49	3/0	0	52	0
Коктал	Шонжи	0	78	0/0	4	74	0
Шонжи	Алматы	0	187	34/0	33	188	0
Алматы	Каскелен	0	0	13/0	12	1	0
Каскелен	Торгап	0	40	35/0	75	0	0
Торгап	Кордай	0	118	0/0	118	0	0
Кордай	Мерке	0	32	0/0	16	16	0
Мерке	Тараз	0	141	0/0	78	63	0
Тараз	Шимкент	0	185	6/0	128	63	0
Шикент	Торткол	0	83	3/0	28	58	0
Торткол	Туркестан	0	64	0/0	0	64	0
Туркестан	Кзыл-Орда	0	289	0/0	146	143	0
Участок МН-СА-2							
Кордай	Бишкек	0	34	0/0	34	0	0
Бишкек	Кара-Балта	0	0	53/7	60	0	0
Кара-Балта	Токтогул	0	212	0/0	0	212	0
Токтогул	Кара-Куль	0	118	0/0	0	118	0
Кара-Куль	Джалал-Абад	0	161	34/0	0	195	0
Джалал-Абад	Ош	0	106	0/0	0	106	0
Ош	Сары-Таш	0	184	0/0	0	184	0
Сары-Таш	Даруф Курган	0	90	0/0	0	19	71
Даруф Курган	Карамык	0	52	0/0	0	3	49
Карамык	Джиргаталь	92	0	0/0	0	92	0
Джиргаталь	Гарм	0	89	0/0	89	0	0
Гарм	Обигарм	34	53	0/0	53	34	0
Обигарм	Кофирниган	0	76	0/0	76	0	0
Кофирниган	Душанбе	0	1	20/0	21	0	0
Душанбе	Курган-Тюбе	0	73	10/0	83	0	0
Курган-Тюбе	Нижний Пяндж	0	87	0/0	87	0	0
Нижний Пяндж	Ширхан	0	1	0/0	1	0	0
Ширхан	Кундуз	0	61	0/0	61	0	0
Кундуз	Полекумри	0	108	0/0	108	0	0

Начальный пункт	Конечный пункт	Протяженность по числу полос движения, км			Состояние дороги		
		1	2	4/6	Хорошее	Удовл.	Плохое
Участок МН-СА-3							
Сары-Таш	Иркештам	0	78	0	0	0	78
Иркештам	Пересечение дорог АН61 и АН65	0	177	0	0	177	0
Пересечение дорог АН61 и АН65	Пересечение дорог АН4 и АН61	0	40	0	0	40	0
Пересечение дорог АН4 и АН61	Кашгар	0	17	0	17	0	0

⁷⁾ По данным ЭСКАТО ООН на 2009 год

В целом оценка дорог в составе участков МН-СА свидетельствует о том, что технические препятствия для массового грузового и пассажирского (автобусного) движения отсутствуют.

7. Оценка состояния вспомогательной инфраструктуры

Состояние вспомогательной инфраструктуры вдоль участков Модельного шоссе оценивается в интервале «неудовлетворительное» - «удовлетворительное». Лишь на отдельных секциях на территории Узбекистана имеются объекты вспомогательной инфраструктуры, соответствующие современным требованиям.

Из общего числа **пограничных переходов** только Хоргос и Нижний Пяндж являются более современным по техническому оснащению ввиду их недавнего открытия. Остальные пограничные переходы требуют глубокой модернизации и развития. Опыт осуществления проекта NELTI показал, что в большинстве случаев отсутствует современное оборудование, в т.ч. сканеры для выявления наркотических веществ. Кроме этого, слабо используются современные компьютерные и информационные системы, не позволяющие осуществлять электронное предварительное декларирование грузов. Технологии «одного окна» и совместного досмотра также не используются, в т.ч. по причине отсутствия необходимого оборудования. Очень слабой является инфраструктура подходов к пунктам пересечения границ – отсутствуют «зеленые» полосы для автомобилей, следующих по процедуре TIR. В большинстве случаев отсутствует разделение грузового и легкового движения, а также площадки для стоянки грузовых автомобилей. Все это приводит к значительному увеличению времени простоя при пересечении границ и дополнительным расходам перевозчиков.

На большей части протяженности участков отсутствуют современные охраняемые паркинги, а также центры оперативного **технического обслуживания и ремонта** большегрузных автомобилей, а также автобусов. Большая часть имеющихся услуг стоянок и технического обслуживания автомобилей расположена в городской черте. Наиболее острой проблема является в Кыргызской Республике и Афганистане.

Услуги **гостиниц, мотелей и кемпингов** не развиты. Гостиницы для размещения большого количества путешественников (например, пассажиров автобусов) имеются только в больших городах, т.е. на всем протяжении Центрально-Азиатского Модельного шоссе они действуют только на подходах к г. Алматы (Казахстан) и Душанбе (Таджикистан) При этом качество предоставляемых услуг является сравнительно низким.

Несмотря на то, что по оценкам водителей, участвующих в проекте IRU NELTI, на дорогах, входящих в состав обоих участков МН-СА имеется достаточное количество **автозаправочных станций**, различается качество поставляемого топлива. В настоящее время на всей протяженности участков обеспечивается бесперебойная поставка дизельного топлива только стандарта ЕВРО-3. Эксплуатация автомобилей стандартов

ЕВРО-4 и, особенно, ЕВРО-5 затруднена вследствие отсутствия на заправочных станциях соответствующего топлива, а также специальных присадок к топливу в продаже.

Весьма актуальным является также отсутствие крупных **логистических и распределительных центров** в регионе, которые позволяли бы управлять грузопотоками в Причерноморье и организовать эффективное взаимодействие различных видов транспорта в процессе перевозки грузов.

8. Меры, предпринимаемые на национальном и международном уровне

В настоящее время во всех государствах Центральной Азии реализуются национальные программы, а также планы действий, направленные на развитие автодорожной инфраструктуры. Практически все указанные программы увязаны по срокам и объемам инвестиций с Программой Центрально-Азиатского Регионального экономического сотрудничества (ЦАРЭС), реализуемой Азиатским Банком развития.

Меры по развитию автомобильных дорог, входящих в состав транспортных коридоров ЦАРЭС показаны в табл. 12.

Таблица 12

Деятельность международных финансовых организаций по реконструкции и реабилитации дорог, относящихся к транспортным коридорам ЦАРЭС в Казахстане, Кыргызской Республике и Таджикистане

Секция	Страна	Коридор ЦАРЭС	Статус
Участок протяженностью 49 км международного транзитного коридора «Западная Европа – Западный Китай» в Жамбыльской области	Казахстан	1	Инвестиции АзБР – 112 млн. долл. США. Ожидаемый срок завершения проекта – 2014 г.
Международный транзитный коридор «Западная Европа – Западный Китай» в Жамбыльской области, в т.ч.: 1) на средства АзБР: i. Строительство 80 км двухполосной автодороги между 162 и 260 км; ii. реабилитация 13 км подъездной дороги к границе с Кыргызской Республикой, включая новое строительство 5 км дороги II категории с асфальтовым покрытием. 2: Совместно с Японским международным агентством сотрудничества: i. модернизация существующего 5,2 км обхода г. Кулан до четырехполосной дороги категории I; ii. строительство новой 14,8 км четырех-полосной объездной дороги технической категории I соединяющей объездную дорогу с городом Кулан.	Казахстан	1	Инвестиции: 173 млн. долл. США - (АзБР); 68 млн. долл. США (Японское международное агентство сотрудничества); 40 млн. долл. США (Правительство Республики Казахстан). Ожидаемый срок завершения проекта – 2013 г.
Международный транзитный коридор «Западная Европа – Западный Китай» в Жамбыльской области, в т.ч.:	Казахстан	1	Инвестиции: 187 млн. долл. США - (АзБР); 170 млн. долл. США

ПРИЛОЖЕНИЕ 1. ПРОТОКОЛ ПЕРВОГО ЗАСЕДАНИЯ ГРУППЫ ЭКСПЕРТОВ ПО РАЗВИТИЮ ВСПОМОГАТЕЛЬНОЙ ДОРОЖНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ

14 сентября 2011 г. в г. Ялта (Украина) состоялось Первое заседание Группы экспертов по развитию вспомогательной дорожной инфраструктуры, организованное совместно Международным союзом автомобильного транспорта (IRU) и Министерством инфраструктуры Украины при поддержке Ассоциации международных автомобильных перевозчиков Украины (ASMAP-UA).

В заседании приняли участие:

Президент, а также заместитель Генерального секретаря IRU;

Директор Департамента политики развития инфраструктуры транспорта и туризма Министерства Инфраструктуры Украины;

Представители:

- государственных органов четырех стран - Министерства инфраструктуры Украины, Государственной Администрации автомобильного транспорта Украины, Федерального дорожного агентства российской Федерации, Государственной администрации автомобильных дорог Республики Молдова, Министерства транспорта и инфраструктуры Румынии;

- международных межправительственных организаций - Организации Черноморского экономического сотрудничества (ОЧЭС), Организации за демократие и экономическое развитие – ГУАМ, Евразийского экономического сообщества (ЕврАзЭС); Координационного транспортного совещания Содружества Независимых государств (КТС СНГ);

- международных финансовых институтов – Европейского банка реконструкции и развития (ЕБРР) и Европейского инвестиционного банка (ЕИБ);

а также транспортного бизнеса – ассоциаций международных автомобильных перевозчиков из 8 стран - Азербайджана, Республики Беларусь, Грузии, Республики Молдова, Российской Федерации, Турции, Узбекистана и Украины.

Общее число участников заседания превысило 30 человек.

Заседание было создано в соответствии с решениями, принятыми на Координационной встрече руководителей международных организаций и финансовых институтов по будущему развитию евроазиатских транспортных связей, состоявшейся 16 июня 2011 г. в г. Тбилиси (Грузия), а также на 6-й Евро-азиатской конференции IRU по автомобильному транспорту в Тбилиси (Грузия) 16-17 июня 2011 года, что зафиксировано в соответствующих итоговых документах этих мероприятий.

В ходе заседания обсуждались политика, проблемы, возможные решения и последующие действия по развитию вспомогательной дорожной инфраструктуры на участках Черноморского автодорожного кольца (BSRH). Первая сессия заседания была посвящена национальной государственной политике Республики Молдовы, Российской Федерации, Румынии и Украины в области развития основной и вспомогательной автодорожной инфраструктуры. На второй сессии рассматривались роль различных организаций и институтов в развитии вспомогательной инфраструктуры и формировании Модельного шоссе в Черноморском регионе, а также возможные последующие шаги.

С приветствием от Министра инфраструктуры Украины выступил **г-н Алексей Баранов, Директор Департамента политики развития инфраструктуры транспорта и туризма Министерства Инфраструктуры Украины**, подчеркнув важность развития автодорожной и вспомогательной инфраструктуры и, тем самым, облегчения работы транспортного бизнеса. Он сообщил о поддержке реализации Модельного шоссе в Украине, а также сообщил, что закончена разработка Концепции автомобильных дорог Украины, в которой затронуты вопросы развития объектов придорожного сервиса.

От имени IRU участников приветствовал **Президент IRU г-н Януш Лачны**, отметивший острую потребность в создании благоприятных условий для осуществления автомобильных перевозок на дальние расстояния между Европой и Азией. Он также поблагодарил Правительство Украины за организацию первого заседания Группы экспертов, отметив, что тем самым дан старт многосторонней работе по развитию вспомогательной автодорожной инфраструктуры.

Заместитель Генерального секретаря IRU г-н Игорь Рунов представил новый проект IRU - Инициативу Модельного шоссе, направленную на создание благоприятных условий для международных автомобильных перевозчиков. Проект предусматривает развитие вспомогательной инфраструктуры (современные автозаправочные станции, мотели, безопасные парковки, пункты технического обслуживания, общественного питания и др.) на выбранных участках важнейших автомобильных дорог в соответствии с наилучшим международным опытом и передовыми практиками; привлечение международных инвестиций во вспомогательную дорожную инфраструктуру; проведение институциональных реформ по облегчению международных автомобильных перевозок и процедур пересечения границ, а также развитие автомобильных пунктов пересечения границ по последним техническим требованиям. Он также сообщил, что сейчас рассматривается три возможных варианта создания Модельного шоссе – два на участках Черноморского автодорожного кольца и один в Центральной Азии. С учетом того, что запуск Проекта одновременно на трех участках невозможен, будет рассматриваться тот участок, в отношении которого Правительства транзитных государств проявят наибольшую политическую волю. В заключение, Заместитель Генерального секретаря IRU сказал о последующих шагах реализации МНІ – окончательном выборе маршрута, подготовке Технико-экономического обоснования для создания Модельного шоссе на выбранном участке, создании многостороннего международного инвестиционного механизма и создании консультативного механизма, который позволит координировать действия правительств, международных финансовых институтов и бизнеса и использовать опыт создания Модельного шоссе в других регионах.

Представитель Государственной Администрации автомобильного транспорта Украины г-н Сергей Доброход проинформировал об основных тенденциях развития международных и транзитных перевозок по территории Украины, а также о потенциале формирования грузопотоков вдоль предложенного участка Модельного шоссе, совпадающего с Черноморским автодорожным кольцом. По его словам из объектов вспомогательной инфраструктуры на территории Украины в наибольшей степени развиты автозаправочные станции и пункты общественного питания. При этом Украина заинтересована в использовании передового опыта развития таких объектов как логистические центры, современные пункты пересечения границ, безопасные стоянки. Также он рассказал об опыте функционирования государственной компании «Укринтерсервис», предоставляющей сервис для международных автомобильных перевозчиков вдоль основных международных автомагистралей на территории Украины. Кроме этого в Украине разработан типовой сервисный центр, предусматривающий спецстоянки, гостиницы, пункты обслуживания грузовиков и автобусов. При реализации Проекта МНІ было предложено развивать вспомогательную инфраструктуру на основе типовых сервисных центров.

Представитель Министерства инфраструктуры Украины г-н Александр Малаков проинформировал о принятии в 2011 году Транспортной стратегии Украины, а также мерах, зафиксированных в ней по развитию транспортной инфраструктуры в Черноморских регионах Украины.

Представитель Государственной Администрации автомобильных дорог Республики Молдова г-н Сергей Гуцул охарактеризовал развитие автодорожной сети страны, а также существенном росте инвестиций в ее развитие в последние годы. Он также подтвердил поддержку создания Модельного шоссе на территории Республики Молдова в рамках создания Черноморского автодорожного кольца.

Представитель Министерства транспорта и инфраструктуры Румынии г-жа Ирина Ионеску проинформировала о мерах по развитию Трансъевропейской транспортной сети и Черноморского автодорожного кольца на территории ее страны. Она охарактеризовала основные результаты реализации европейских проектов TRANSPARK и LABEL, предусматривающих создание на всех важнейших международных дорогах Румынии стояночных комплексов, в которых имеются все необходимые услуги для водителей – от душа, до пунктов питания, технического обслуживания и ремонта (включая дополнительные возможности для лиц с ограниченной способностью к передвижению). Указанные объекты вспомогательной инфраструктуры создаются и функционируют на основе механизма ГЧП примерно с равной долей участия государства и бизнеса (50/50). В частности, паркинги создаются государством и они в большей части бесплатны для пользователей. Государство отвечает за вопросы безопасности, а частный бизнес, наоборот, оказывает всевозможные коммерческие услуги от заправки и мойки автомобилей до оказания услуг по ночлегу и питанию водителей.

Представитель Федерального дорожного агентства Российской Федерации г-н Сергей Мак остановился на практических аспектах реализации решений, принятых президентами Российской Федерации и Украины по строительству моста через Керченский пролив и создания нового автодорожного маршрута, который мог бы войти в состав Черноморского автодорожного кольца. В настоящее время рассматриваются 3 варианта строительства моста, наиболее приемлемый вариант будет выбран в рамках проводимого технико-экономического обоснования. В дискуссии, возникшей в рамках данного выступления участники заседания отметили, что на новой автомагистрали должны быть расположены пункты пересечения границ – по одному с каждой стороны моста, которые могут сдерживать движение автотранспорта, поэтому использование концепции «Модельного шоссе» на данном направлении выглядит особенно привлекательным.

Представитель Европейского банка реконструкции и развития г-н Марк Магалецкий проинформировал участников о работе банка и реализованных проектах в области транспорта в Украине. К проектам, которые близки по содержанию к Инициативе Модельного шоссе, он отнес проект создания сети автозаправочных комплексов Галнафтогаз стоимостью 160 млн. долл. США, а также проект создания «сухого порта» Одесса, предназначенного для обсуживания контейнеризированных грузопотоков, исходящих из порта и перевозимых наземными видами транспорта. Кроме того г-н Магалецкий затронул ряд дискуссионных вопросов, относящихся к МНІ, в частности как скоординировать работу по созданию вспомогательной инфраструктуры, как консолидировать различные бизнесы в рамках реализации МНІ. При этом он подчеркнул, что у EBRD имеется опыт по вложению инвестиций в акционерный капитал компаний, создаваемых для реализации инфраструктурных проектов. Кроме того важным остается вопрос, кто будет в итоге платить за услуги и, тем самым, окупать инвестиции. У EBRD имеются финансовые ресурсы, но их предоставление возможно только при условиях их окупаемости.

Представитель Европейского инвестиционного банка г-н Пьер-Этьен Бушо проинформировал участников о роли его организации в развитии транспортной инфраструктуры в Европе. Несмотря на то, что EIB – проевропейская структура, она активно участвует в реализации проектов развития транспортных магистралей, связывающих ЕС с соседними странами и регионами. Европейский инвестиционный банк видит большой потенциал проектов и программ, направленных на развитие вспомогательной инфраструктуры, поскольку благодаря им создаются условия для увеличения пассажиро- и грузопотоков между ЕС и странами Черноморского региона.

Представитель ЕвразЭС г-н Сергей Трубаров проинформировал участников о том, что в рамках Сообщества были разработаны и утверждены перечень приоритетных инвестиционных проектов в области транспортной инфраструктуры, а также Комплексный план развития инфраструктуры автомобильных и железных дорог, включенных в транспортные маршрута ЕвразЭС. Оба документа предусматривают развитие объектов вспомогательной инфраструктуры, в т.ч. логистических центров. Кроме того, ЕвразЭС подготовит к 2012 году справочник об автомобильных дорогах, где будет собрана информация об оснащённости объектами вспомогательной инфраструктуры основных маршрутов, обеспечивающих международные перевозки.

Представитель ГУАМ г-н Сабухи Темиров проинформировал участников о работе, проводимой в рамках Организации за демократию и экономическое развитие по созданию благоприятных условий для международных автомобильных перевозок. В частности, подготовлен и согласован проект Концепции развития транспортного коридора ГУАМ. Проект Концепции, которой полностью соответствует Инициатива модельного шоссе, будет вынесен на утверждение Саммита ГУАМ, запланированного на конец 2011 года.

Представитель ОЧЭС г-н Евгений Козий проинформировал участников заседания о работе, которую проводит его организация по развитию транспорта в Черноморском регионе. В частности, ОЧЭС реализует три меморандума о взаимопонимании, которые направлены: на развитие Черноморского автодорожного кольца, облегчение международных грузовых автоперевозок и развитие морских магистралей (предусматривающих развитие автомобильно–морских паромных переправ). Таким образом, реализация трёх меморандумов позволит создать эффективную систему автомобильных сообщений, которая будет способствовать снижению транспортных издержек внешней торговли государств-членов ОЧЭС и повышению привлекательности региона для международного туризма. Инициатива модельного шоссе полностью совпадает с приоритетами создания высококачественной автодорожной инфраструктуры в регионе. В настоящее время государства-члены ОЧЭС завершают согласование основного маршрута Черноморского автодорожного кольца, после чего будет начата разработка Мастер-плана (технико-экономического обоснования) развития BSRH. Таким образом, элементы инициативы модельного шоссе можно будет учесть при разработке указанного Мастер-плана.

В заключение заседания состоялась активная дискуссия о современном состоянии и перспективах развития объектов вспомогательной инфраструктуры в Евразии. В дискуссии приняли активное участие представители автотранспортного бизнеса, которые поделились собственным опытом, затрагивающим функционирование объектов вспомогательной инфраструктуры. Одной из основных высказанных идей явился призыв развивать вспомогательную инфраструктуру совместно с проведением институциональных реформ, направленных на либерализацию международных автомобильных перевозок в черноморском регионе. По итогам заседания участники одобрили рекомендации, адресованные правительствам, международным организациям и международным финансовым институтам.(придагаются). Участники единодушно выразили сердечную признательность Правительству Украины и Ассоциации международных автомобильных перевозчиков Украины (ASMAP-UA) за теплый и дружественный прием, а также за превосходную организацию мероприятия.

РЕКОМЕНДАЦИИ

Первого заседания Группы экспертов по развитию вспомогательной дорожной инфраструктуры

14 сентября 2011 г., г. Ялта, Украина

Участники Первого заседания Группы экспертов по развитию вспомогательной инфраструктуры, включая представителей государственных органов и деловых кругов Республики Молдова, Российской Федерации, Румынии и Украины, а также представители международных межправительственных и неправительственных организаций,

придавая чрезвычайно важное значение работе по формированию Черноморского автодорожного кольца (BSRH) и стремясь внести вклад в эту работу путем идентификации потребностей в развитии объектов придорожной инфраструктуры вдоль этой международной автомагистрали;

осознавая, что создание качественной и соответствующей современным европейским стандартам вспомогательной инфраструктуры вдоль автомобильных дорог, входящих в Черноморское автодорожное кольцо, станет лучшим стимулом по привлечению международных, в т.ч. транзитных грузопотоков на национальные транспортные коммуникации, а также по развитию туризма в регионе;

понимая под «Модельным шоссе» участок автомагистрали международного значения протяженностью 1000-2000 км, пересекающий территории нескольких транзитных государств Евразии, играющий важное значение в обеспечении евроазиатских торгово-экономических и транспортных связей и полностью обеспеченный современными объектами вспомогательной инфраструктуры;

принимая во внимание, что реальное партнерство, основанное на взаимодействии правительств, бизнеса, международных финансовых институтов и банков развития, а также международных организаций, является наиболее приемлемым механизмом развития вспомогательной инфраструктуры в странах Черноморского региона на основе имеющихся международного передового опыта и наилучших практик,

обсудили национальные приоритеты и перспективы развития основной и вспомогательной автодорожной инфраструктуры в Черноморском регионе и выступают со следующими рекомендациями:

1. Поддержать «Инициативу Модельного шоссе» (МНИ), разработанную IRU в целях облегчения международных автомобильных перевозок и процедур пересечения границ, содействия торговле и туризму в Черноморском регионе.
2. Проинформировать об итогах заседания Группы экспертов Постоянный международный секретариат ЧЭС, а также Руководящий комитет по развитию автомагистрали вокруг Черного моря на его ближайшей сессии (27 сентября 2011 г., г. Ростов-на-Дону, Российская Федерация).
3. Призвать международные организации, в частности Европейскую Экономическую Комиссию ООН (секретариат Проекта развития Трансевропейской автомагистрали, ТЕА), Организацию по безопасности и сотрудничеству в Европе, Межправительственную комиссию ТРАСЕКА, Организацию за демократию и экономическое развитие - ГУАМ и др. к координации действий, направленных на развитие автодорожной инфраструктуры в Черноморском регионе с учетом перспектив создания Модельного шоссе.
4. Обратиться к международным финансовым институтам и региональным банкам развития с целью подготовки совместно с IRU и другими заинтересованными

правительствами и международными организациями Технико-экономического обоснования развития Модельного шоссе на согласованном всеми участниками участке Черноморского автодорожного кольца;

5. Просить IRU выполнять роль координационного органа (секретариата) Группы экспертов по развитию вспомогательной дорожной инфраструктуры, а также регулярно информировать всех участников о прогрессе в рамках Инициативы Модельного шоссе;

6. Выразить признательность Правительству Украины за организацию заседания Группы экспертов, теплый прием и высокий уровень организации мероприятия.

* * * * *

ПРИЛОЖЕНИЕ 2. ПРОТОКОЛ ВТОРОГО ЗАСЕДАНИЯ ГРУППЫ ЭКСПЕРТОВ ПО РАЗВИТИЮ ВСОМОГАТЕЛЬНОЙ ДОРОЖНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ

10-11 октября 2011 г. в г. Батуми (Грузия) состоялось Второе заседание Группы экспертов по развитию вспомогательной дорожной инфраструктуры, организованное совместно Организацией за демократию и экономическое развитие – ГУАМ, Министерством экономики и устойчивого развития Грузии и Международным союзом автомобильного транспорта (IRU) при поддержке Ассоциации международных автомобильных перевозчиков Грузии (GIRCA).

В заседании приняли участие:

Заместитель Генерального секретаря IRU;

Директор Департамента транспортной политики Министерства экономики и устойчивого развития Грузии

Представители:

- государственных органов - Министерства экономики и устойчивого развития Грузии, Министерства регионального развития и инфраструктуры Грузии, Службы государственных сборов Грузии (Объединенной налоговой и таможенной администрации Грузии), Министерства финансов и экономики Автономной Республики Аджария, Министерства транспорта Республики Азербайджан;

- международных межправительственных организаций - Организации за демократию и экономическое развитие – ГУАМ, Организации по безопасности и сотрудничеству в Европе (ОБСЕ); Агенства международного развития США (USAID);

- международных финансовых институтов – Черноморского банка торговли и развития (ЧБТР); Азиатского банка развития (АзБР), Международной Финансовой Корпорации (МФК).

а также бизнеса – ассоциаций международных автомобильных перевозчиков из Республики Азербайджан, Грузии, Республики Узбекистан, Института исследований экономической политики Турции (TEPAV), Группы развития международных проектов «PanaManagement Corporation», Грузинской логистической компании, страховой компании UNISON и др.

Общее число участников заседания составило 40 человек.

Заседание было созвано в соответствии с решениями, принятыми на Координационной встрече руководителей международных организаций и финансовых институтов по будущему развитию евроазиатских транспортных связей, состоявшейся 16 июня 2011 г. в г. Тбилиси (Грузия), а также на 6-й Евро-азиатской конференции IRU по автомобильному транспорту в Тбилиси (Грузия) 16-17 июня 2011 года, что зафиксировано в соответствующих итоговых документах этих мероприятий.

В ходе заседания обсуждались политика, проблемы, возможные решения и последующие действия по развитию вспомогательной дорожной инфраструктуры на участках автомагистрали Баку – Тбилиси – Трабзон, входящей в состав Черноморского автодорожного кольца (BSRH). Первая сессия заседания была посвящена национальной государственной политике Республики Азербайджан, Грузии и Турецкой Республики в области развития автомобильных дорог и вспомогательной автодорожной инфраструктуры. На второй сессии рассматривались роль различных организаций и институтов в развитии вспомогательной инфраструктуры и формировании Модельного

шоссе в на кавказе. Третья сессия была посвящена международному опыту реализации инфраструктурных проектов с использованием механизмов государственно-частного партнерства. В заключительной части были рассмотрены возможные последующие шаги, а также сформулированы рекомендации по реализации Инициативы модельного шоссе в регионе Кавказа.

С приветствием от Заместителя министра экономики и устойчивого развития Грузии **г-на Георгия Карбелашвили** выступила Директор Департамента транспортной политики Министерства экономики и устойчивого развития Грузии г-жа **Ия Джанашия**. Она отметила, что безусловными приоритетами Грузии являются повышение безопасности дорожного движения, внедрение международных стандартов в автодорожном секторе страны, гармонизация законодательства Грузии с европейскими нормами. Масштабные институциональные реформы, проводимые Правительством Грузии затронули автотранспортный сектор, привели к облегчению доступа на рынок автотранспортных услуг, что положительно сказалось на объемах международных и транзитных перевозок, которые устойчиво растут в последние годы. Одним из важных шагов Грузии по гармонизации с европейскими нормами стало решение о присоединении к Европейскому соглашению, касающемуся работы экипажей транспортных средств, производящих международные автомобильные перевозки (ЕСТР). Реализация положений этого соглашения потребует создания на территории Грузии достаточного числа мест для отдыха водителей. Г-жа Джанашия подчеркнула важность вопросов, включенных в повестку дня заседания с точки зрения экономической и транспортной политики Грузии.

От имени IRU участников приветствовал **Заместитель Генерального секретаря г-н Игорь Рунов**. Он отметил, что к осознанию необходимости развития вспомогательной инфраструктуры вдоль маршрутов Великого шелкового пути привели результаты Проекта «Новая евроазиатская автотранспортная инициатива» (NELTI), реализация которого на его Центральном маршруте была одобрена Главами государств ГУАМ на Саммите в Батуми 1 июля 2008 года. Он подчеркнул также важность результатов Шестой Евроазиатской конференции по автомобильному транспорту, которая была проведена совместно Правительством Грузии и IRU в июне 2011 года в Тбилиси, а также состоявшейся в ее рамках встречи международных организаций для определения перспектив сотрудничества по развитию автомобильных перевозок через Кавказ. В этой связи новая «Инициатива модельного шоссе» (МНИ) может стать одним из инструментов по реализации идеи возрождения Великого шелкового пути, выдвинутой Эдуардом Шеварнадзе 20 лет назад. Одним из элементов Проекта МНИ являются институциональные реформы по облегчению международных автоперевозок, в чем Грузия достигла наибольших успехов по сравнению со многими другими странами. Именно этот факт послужил основанием при выборе места проведения заседания экспертной группы.

От имени Генерального секретаря ГУАМ г-на **Валерия Чечелашвили** с приветствием выступил Координатор проектов ГУАМ г-н **Сабухи Темиров**. Он отметил, что территория стран ГУАМ объединяет Европу и Азию. Увеличение транзитного потенциала – задача, над которой работают правительства всех стран ГУАМ и заседание Группы экспертов по развитию вспомогательной инфраструктуры в Батуми является практическим приложением этой политики.

В рамках первой сессии заседания с основным докладом выступил **Заместитель Генерального секретаря IRU г-н Игорь Рунов**. Он представил новый проект IRU - Инициативу Модельного шоссе, направленную на создание благоприятных условий для международных автомобильных перевозчиков. Проект предусматривает развитие вспомогательной инфраструктуры (парковочных комплексов, мотелей, пунктов технического обслуживания, общественного питания, заправочных станций и др.) на выбранных участках важнейших автомобильных дорог в соответствии с наилучшим международным опытом и передовыми практиками; привлечение международных инвестиций во вспомогательную дорожную инфраструктуру; проведение институциональных реформ по облегчению международных автомобильных перевозок и

процедур пересечения границ, а также развитие автомобильных пунктов пересечения границ по последним техническим требованиям. Он также сообщил, что сейчас рассматривается три возможных варианта создания Модельного шоссе – два на участках Черноморского автодорожного кольца и один в Центральной Азии. С учетом того, что запуск Проекта одновременно на трех участках невозможен, будет рассматриваться тот участок, в отношении которого Правительства транзитных государств проявят наибольшую политическую волю. В заключение, Заместитель Генерального секретаря IRU, проинформировал участников о результатах Первого заседания Группы экспертов по развитию вспомогательной инфраструктуры, которое состоялось в г. Ялта (Украина) 14 сентября 2011 года и в которой приняли участие две страны ГУАМ – Республика Молдова и Украина. Кроме этого он сообщил, что Руководящий комитет ЧЭС по развитию кольцевой автомагистрали вокруг Черного моря на своем заседании 28 сентября 2011 г. поддержал инициативу МНИ и решил включить его в проект Мастер-плана развития Черноморского автодорожного кольца, а также сотрудничать с IRU по вопросам разработки технико-экономического обоснования по созданию Модельного шоссе на одном из участков. Г-н Рунов также остановился на последующих шагах по реализации МНИ – окончательном выборе маршрута, подготовке Техничко-экономического обоснования для создания Модельного шоссе на выбранном участке, создании многостороннего международного инвестиционного механизма и создании консультативного механизма, который позволит координировать действия правительств, международных финансовых институтов и бизнеса и использовать опыт создания Модельного шоссе в других регионах.

Представитель Министерства регионального развития и инфраструктуры Грузии **г-н Мамука Чихладзе** проинформировал о современном состоянии и тенденциях развития автомобильных дорог и вспомогательной инфраструктуры на территории страны. В настоящее время из 20,4 тыс. км автомобильных дорог к международным относится 1563 км. Около 90% всех международных автодорог находятся в хорошем состоянии. Инвестиции в автодорожную сеть Грузии значительно увеличивались все последние годы – с 95 млн. лари в 2004 году до 549 млн. лари в 2010 г. (с 1 до 3% ВВП). Г-н Чихладзе проинформировал участников об основных осуществленных проектах по развитию автодорожной сети Грузии, а также о проектах, осуществление которых продолжается в 2011 году. Большая работа проводится по оборудованию дорог знаками и сигналами в полном соответствии с требованиями соответствующих международных конвенций. Грузия активно участвует в работе по реализации Проекта ЕЭК ООН по развитию Трансьвропейской автодорожной сети (Проекта ТЕА), в рамках которого уделяется внимание развитию трасс Е60 и Е70, проходящих по территории Грузии. Стандарты ТЕА требуют развития вспомогательной инфраструктуры (для отдыха и обслуживания водителей, пунктов пересечения границ) на международных автомагистралях, включенных в Проект. В соответствии с Проектом ТЕА выделены три категории объектов вспомогательной инфраструктуры – зоны обслуживания (Service area), где оказываются услуги для водителей (питание, напитки и др.) и автотранспортных средств (заправка, техническое обслуживание), зоны отдыха (Rest area), предусматривающие места для отдыха водителей и безопасные стоянки для автотранспортных средств, а также пограничные зоны (Border area), где оказываются услуги, связанные с пересечением границы. В рамках реализации Проекта ТЕА на территории Грузии зоны обслуживания создаются и эксплуатируются полностью частным бизнесом, зоны отдыха являются сферой ответственности государства, а пограничные зоны – создаются и функционируют на основе механизма государственно-частного партнерства. На автомагистралях Е60 и Е70 на территории Грузии планируется создать 7 зон обслуживания на расстоянии примерно 50 км друг от друга. Число пограничных зон должно составить 9 по числу автомобильных пунктов пересечения границы. В заключении г-н Мамука Чихладзе сообщил о существенном снижении числа дорожно-транспортных происшествий в последние годы, что стало следствием реформ, проведенных в сфере автомобильного транспорта и автодорожной инфраструктуры Грузии.

С информацией о налоговой и таможенной политике Грузии выступила **г-жа Мака Кхведелидзе**, представляющая Службу государственных сборов Грузии. Она сообщила

о результатах реформы, проведенной в налоговой и таможенной сфере в 2007 году, в результате которой был создан единый государственный орган-регулятор, который функционирует на принципах полной прозрачности, а также принят Новый налоговый кодекс Грузии. Одним из главных результатов стало значительное упрощение налоговых и таможенных процедур, а также унификация ставок сборов. Если в 2005 году при осуществлении экспортно-импортных операций требовалось 54 документа, то в настоящее время их число составляет всего два. Важной мерой стало введение электронных налоговых и таможенных деклараций, что значительно упрощает бизнес в Грузии, в том числе в сфере международных автомобильных перевозок. По состоянию на конец 2010 года число поданных электронных деклараций в 2,5 раза превысило число деклараций, поданных на бумажных носителях. Главные выгоды от осуществленных реформ получил малый бизнес. Введенная система управления рисками позволила разделить весь поток транспортных средств с грузами международной торговли на 4 категории, что позволило существенно сократить время осуществления процедур на пунктах пересечения границы. Лишь незначительная часть транспортных средств следует по «красному» коридору, предусматривающему физический контроль (сканирующие установки позволили сократить время его прохождения до 45 минут). Основной поток транспортных средств следует либо по «желтому коридору» (проверка документов), либо по «зеленому» коридору (отсутствие проверок, время прохождения 10 минут). Кроме того существует «голубой коридор» для ограниченного числа компаний, подтвердивших свою безупречную репутацию и включенных в т.н. «золотой лист», для которых пересечение границы Грузии является свободным, а процедуры таможенной очистки грузов осуществляются *post-factum*. В заключение г-жа Мака Кхведелидзе отметила, что если ранее контроль транспортных средств на границе Грузии осуществляли 8 различных правительственных служб, то в настоящее время полностью внедрена система «одного окна». Кроме этого Грузия ведет переговоры с Турцией и Азербайджаном о введении совместного контроля транспортных средств на автомобильных пунктах пересечения границы, причем переговоры с Турцией находятся на продвинутой стадии.

Представитель Министерства транспорта Республики Азербайджан **г-н Эльдар Ализаде** сообщил о том, что в Азербайджане внимательно рассмотрели Инициативу модельного шоссе, очень высоко оценивают ее и изучают возможности по ее реализации на территории страны, в частности на трассе Баку – Красный мост (граница с Грузией). С презентацией о работе по развитию автомагистрали Баку – Тбилиси на территории Республики Азербайджан выступил представитель Ассоциации международных автомобильных перевозчиков Республики Азербайджан **г-н Фарид Бабаев**. Он сообщил о том, что на указанной автомагистрали при участии государства создаются таможенные терминалы и паркинги TIR. Крупнейшим является Таможенный терминал “Silk Way”, на котором могут одновременно расположиться от 150 до 200 грузовых автомобилей и где оказываются все виды вспомогательных услуг, включая ремонт и мойку. Кроме того имеются специализированные комплексы по ремонту и техническому обслуживанию грузовых автомобилей, принадлежащие компании “Improtex Trucks & Buses”, а также другим частным компаниям. В настоящее время в Республике Азербайджан идет масштабная модернизация автодороги Баку – Красный мост, которая будет доведена до I технической категории и станет полностью 4-полосной. Строятся автодорожные обходы городов Гянджа, Евлах и Шамкир. В последние годы в Республике Азербайджан осуществлены также масштабные меры по модернизации автомобильных пунктов пересечения границы – увеличена их пропускная способность, внедрена система «одного окна», создано по 2 полосы пропуска автотранспортных средств в каждую сторону, а также по одной резервной полосе, установлены дополнительные электронные весы, а также камеры видеонаблюдения.

Координатор проектов ГУАМ **г-н Сабухи Темиров**, проинформировал, что в 2012 году Организация за демократию и экономическое развитие отметит 15-лет своей работы и за это время было сделано очень много в целях развития транспортных связей. Проводимая ГУАМ работа очень важна с точки зрения торговли и создания зоны свободной торговли. Так как только за период с 2005 по 2011 гг. взаимный товарооборот стран-участниц ГУАМ возрос в 3 раза с 1,5 до 4,5 млрд. долл. США. В настоящее время осуществляется

Проект ГУАМ по содействию торговле и транспортировке, который осуществляется по линии сотрудничества ГУАМ-США. Этот проект позволил определить ключевые приоритеты общей транспортной политики и направления гармонизации законодательства в области транспорта. Важнейшими среди них являются создание привлекательного и конкурентоспособного транспортного коридора ГУАМ, совершенствование и повышение эффективности пограничных и таможенных процедур, расширение участия стран-участниц ГУАМ в системе международных соглашений и конвенций ООН в области транспорта. Другими важнейшими документами ГУАМ являются Соглашение о международных мультимодальных перевозках грузов, а также Стратегия отраслевого сотрудничества, принятая на Саммите ГУАМ в Баку в 2007 г., и включающая раздел «Транспорт». На саммите ГУАМ в Батуми в 2008 году был подписан Меморандум о взаимопонимании между ГУАМ и IRU, а также принято решение разработать Концепцию транспортного коридора ГУАМ. В настоящее время эта концепция уже парафирована и ее осуществление будет осуществляться во взаимосвязи с программой «Викинг». Г-н Сабухи Темиров подчеркнул роль, которую может сыграть Инициатива МНІ в повышении конкурентоспособности Коридора ГУАМ и реализации транзитного потенциала всех стран-участниц организации.

Представитель Черноморского банка торговли и развития (BSTDB) *г-н Орхан Айтемиз* в своем выступлении выразил интерес к Проекту МНІ, как к одному из проектов, направленных на реализацию общих интересов стран Черноморского региона и основанному на механизме государственно-частного партнерства. Банк поддерживает такие проекты, поскольку они своевременны, отвечают потребностям бизнеса, относительно быстро осуществимы и предусматривают хорошее корпоративное управление и распределение рисков между участниками. Однако требованием к подобным проектам со стороны Банка являются соответствующие государственные гарантии, а также стимулы со стороны государства от льготного выделения земли, до налоговых льгот. Г-н Айтемиз сообщил, что одним из приоритетов работы Банка, созданного в 1999 году с уставным капиталом 3 млрд. СПЗ (SDR), является транспорт. Банк может финансировать проекты в области транспорта различными путями – от прямых кредитов до участия в со-финансировании и создании фондов технической поддержки. Кредиты, выдаваемые частному бизнесу ограничены минимальным порогом 5 млн. евро и максимальной планкой 39 млн. евро. Такие кредиты могут выдаваться сроком до 15 лет без взимания процентов в первые 4 года. Процесс отбора проектов для финансирования является 5-ступенчатым и занимает, в среднем около 3 месяцев.

Представитель Организации по безопасности и сотрудничеству в Европе *г-н Алексей Стукало* проинформировал, о работе, проводимой ОБСЕ по изучению передового опыта и наилучших практик в области пересечения границ. ОБСЕ готовит Руководство в этой области, которое ориентировано, в первую очередь, на развитие евроазиатских транспортных связей. Он оценил Инициативу МНІ как один из востребованных проектов и выразил мнение о целесообразности проведения специальной встречи с Черноморским банком торговли и развития по вопросам ее реализации.

Представитель Группы развития международных проектов «PanaManagement Corporation» *г-жа Джульетта Пассер* проинформировала участников о существующем опыте финансирования инфраструктурных проектов и управления их реализацией. До середины 80-х годов инфраструктурные проекты финансировались за счет суверенных гарантий и не являлись коммерческими. Однако ввиду нехватки средств у правительств стали реализовываться новые схемы финансирования, в т.ч. не требующие дотаций и суверенных средств. Т.о. инфраструктурные проекты на основе механизма ГЧП являются компромиссом между государством и частным бизнесом. Результатом которого стал допуск бизнеса в инфраструктурную отрасль. Для реализации проектов в ряде случаев создаются т.н. проектные компании в форме самостоятельного юридического лица, играющего ключевую роль в их продвижении и реализации. Изначально любая проектная компания имеет нескольких частных структур в качестве учредителей и финансируется на долевой основе. Стандартной практикой является финансирование реализуемых проектов на 15% за счет долевого участия бизнеса, учредившего проектную компанию и

на 85% за счет привлекаемых кредитов. Возврат средств осуществляется в обратном порядке – первоначально гасятся кредитные средства, затем возвращаются вложенные долевые средства (включая прибыль), после этого объем может быть передан государству (при необходимости). Таким образом, без участия государства создаются новые рабочие места и создается инфраструктура. Однако, инфраструктурный проект должен генерировать доход, с тем, чтобы постепенно окупить вложенные в него средства. Кредиторами могут выступать коммерческие банки (Первый уровень, возврат кредита осуществляется в первую очередь), региональные банки развития, имеющие мандат финансирования проектов (Второй уровень финансирования), организации типа фондов и межправительственных банков развития, которые могут выдавать «длинные» займы с фиксированной ставкой. Государство также может присутствовать в проекте путем предоставления кредитов либо дотаций в виде аренды земельных участков по льготной ставке, льготного налогообложения и др. Международный опыт показывает, что минимальная стоимость проектов, предусматривающих проектное финансирование, составляет около 100 млн. долл. США. Страховые компании также участвуют в подобных проектах путем страхования коммерческих и политических рисков. Если реализация проекта осуществляется одновременно на территории нескольких стран, то важную роль могут иметь гарантийные фонды (гарантируют конвертируемость валют). Существует также возможность выпуска ценных бумаг под проект. Г-жа Пассер привела в пример Панамский канал, который стал демонстрировать хорошие показатели окупаемости после его передачи Правительству Панамы. В настоящее время доходы от работы Панамского канала достигают 2 млрд. долл. США при ежегодных расходах на его содержание 600 млн. долл. США. Строительство новой нитки канала финансируется частным капиталом, для этого был создан синдикат фондов и банков. Если движение судов сохранится хотя бы на сегодняшнем уровне, то проект окупится в течение 10 лет. В заключение г-жа Пассер охарактеризовала Проект МНІ как гибридный, определила его главную сложность в правильном просчете всех рисков и определении сроков окупаемости. Он в любом случае будет основан на компромиссе между правительствами и международными финансовыми институтами. С учетом этого особо важным будет появление правительства-лидера (страны-чемпиона), которое заявит о политической поддержке Инициативы. Дополнительной мерой может стать выделение земельных участков на льготной основе и/или налоговые льготы.

Далее выступил Президент Ассоциации международных автомобильных перевозчиков Грузии г-н **Давид Коданашвили**, который проинформировал участников о состоянии рынка международных автомобильных перевозок и направлениях его дальнейшего развития. Он отметил особую роль гармонизации регулирования и процедур в развитии автотранспортного сектора Грузии: успешно проведенные институциональные реформы стимулировали реализацию транзитного потенциала страны на направлении Восток-Запад. С помощью средств международных финансовых институтов автодорожная сеть страны была практически полностью реабилитирована, однако новая дорога на Автомобильный пограничный пункт Сарпи потребует создания адекватной вспомогательной инфраструктуры. При этом будет использован опыт стран Центральной и Восточной Европы, в соответствии с которым компании, которые выигрывают по конкурсу право на строительство автозаправочных станций, будут обязаны создать рядом с этими АЗС объекты вспомогательной инфраструктуры (стоянки, пункты питания и др.).

Представитель Института исследований экономической политики Турции (TEPAV) г-жа **Сибель Гувен** рассказала о турецком опыте реализации проектов, основанных на модели государственно-частного партнерства, в частности о проектах по созданию сети пунктов пересечения границы между Турецкой Республикой и соседними странами.

В заключение заседания состоялась дискуссия о дальнейших шагах реализации Инициативы модельного шоссе. Президент Ассоциации международных автомобильных перевозчиков Республики Узбекистан г-н **Кахарамон Сидикназаров** предложил разработать методологию развития вспомогательной инфраструктуры, ссылаясь на важность научной проработки этого вопроса. Представитель Министерства экономики и устойчивого развития Грузии предложил провести семинар в г. Салоники (Греция), где

расположены штаб-квартиры Черноморского банка торговли и развития, а также компании "Egnatia Odos", играющей роль Объединенного технического секретариата Руководящего комитета Черноморского автодорожного кольца, с целью обсуждения финансовых и технологических аспектов создания Модельного шоссе в Черноморском регионе. Это предложение Грузии было поддержано представителями Республики Азербайджан. Представитель Черноморского банка торговли выразил готовность участвовать в указанном семинаре.

По итогам заседания участники одобрили рекомендации, адресованные правительствам, международным организациям и международным финансовым институтам.(придагаются).

Участники единодушно выразили сердечную признательность Правительству Грузии и Ассоциации международных автомобильных перевозчиков Украины (GIRCA) за теплый и дружественный прием, а также за превосходную организацию мероприятия.

* * * * *

РЕКОМЕНДАЦИИ

Второго заседания Группы экспертов по развитию вспомогательной дорожной инфраструктуры, организованного Правительством Грузии, ГУАМ и IRU

10 октября 2011 г., г. Батуми, Грузия

Участники Второго заседания Группы экспертов по развитию вспомогательной инфраструктуры, включая представителей государственных органов и деловых кругов Республики Азербайджан, Грузии и Турции, а также представители международных межправительственных и неправительственных организаций, а также бизнес-сообщества,

стремясь реализовать высокий потенциал региона Кавказа в обеспечении внешней торговли со странами Европы и Азии, увеличения объемов транзита в соответствии с целями и задачами, зафиксированными в Бакинской Декларации Международной Конференции по Возрождению исторического Шелкового пути, а также в Батумской Декларации глав государств ГУАМ;

учитывая значение автомобильных дорог, входящих в состав Коридоров ГУАМ, ТРАСЕКА и Черноморского автодорожного кольца (BSRH) и стремясь внести вклад в их дальнейшее развитие путем создания объектов придорожной инфраструктуры, отвечающих самым современным европейским стандартам;

осознавая, что создание качественной вспомогательной инфраструктуры вдоль автомобильных дорог на территории государств ГУАМ станет лучшим стимулом по привлечению международных, в т.ч. транзитных грузопотоков на национальные транспортные коммуникации, а также по развитию туризма в регионе;

понимая под «Модельным шоссе» участок автомагистрали международного значения протяженностью 1000-2000 км, пересекающий территории нескольких транзитных государств Евразии, играющий важное значение в обеспечении евроазиатских торгово-экономических и транспортных связей и полностью обеспеченный современными объектами вспомогательной инфраструктуры;

стремясь к реальному партнерству, основанному на взаимодействии правительств, бизнеса, международных финансовых институтов и банков развития, а также международных организаций как наиболее эффективному механизму развития вспомогательной инфраструктуры на основе имеющихся международного передового опыта и наилучших практик,

обсудили национальные приоритеты и перспективы развития основной и вспомогательной автодорожной инфраструктуры в Черноморском регионе и выступают со следующими рекомендациями:

1. Поддержать «Инициативу Модельного шоссе» (МНИ), разработанную IRU в целях облегчения международных автомобильных перевозок и процедур пересечения границ, содействия торговле и туризму в государствах ГУАМ.
2. Приветствовать решения Организации Черноморского экономического сотрудничества (ОЧЭС) о включении Проекта МНИ в состав будущего мастер-плана развития Черноморского автодорожного кольца, а также о сотрудничестве с IRU по вопросам разработки технико-экономического обоснования по Проекту МНИ.
3. Одобрить работу IRU по подготовке Концепции многостороннего инвестиционного механизма МНИ, которая должна стать составной частью Техничко-экономического обоснования создания Модельного шоссе на выбранном участке Черноморского автодорожного кольца.

4. Обратиться в Черноморский банк торговли и развития (BSTDB) с просьбой о содействии в проведении в начале 2012 года в г. Салоники (Греция) специального семинара по инвестиционным аспектам создания Модельного шоссе при поддержке Постоянного международного секретариата ЧЭС. Использовать проведение данного семинара для ознакомления с работой компании Egnatia Odos, выполняющей роль Объединенного технического секретариата Кольцевой автодороги вокруг Черного моря.
5. Призвать Правительства заинтересованных государств завершить согласование приоритетного участка для создания на нем Модельного шоссе и обратиться к международным финансовым институтам и региональным банкам развития с целью подготовки совместно с IRU и другими заинтересованными правительствами и международными организациями Техничко-экономического обоснования развития Модельного шоссе на согласованном всеми участниками участке.
6. Призвать международные организации, в частности Европейскую Экономическую Комиссию ООН (секретариат Проекта развития Трансъевропейской автомагистрали, ТЕА), Организацию по безопасности и сотрудничеству в Европе, Межправительственную комиссию ТРАСЕКА, Организацию за демократию и экономическое развитие - ГУАМ и др. к координации действий, направленных на развитие автодорожной инфраструктуры в регионе Кавказа с учетом перспектив создания Модельного шоссе.
7. Проинформировать об итогах заседания Группы экспертов Секретариаты Организации Черноморского экономического сотрудничества, Межправительственной комиссии ТРАСЕКА, а также глав государств и правительств государств ГУАМ на ближайшем Саммите ГУАМ.
8. Предложить IRU выполнять роль координационного органа (секретариата) Группы экспертов по развитию вспомогательной дорожной инфраструктуры, а также регулярно информировать всех участников о прогрессе в рамках Инициативы Модельного шоссе;
9. Выразить признательность Правительству Грузии за организацию заседания Группы экспертов, теплый прием и высокий уровень организации мероприятия.

* * * * *

ПРИЛОЖЕНИЕ 3. ПРОТОКОЛ ТРЕТЬЕГО ЗАСЕДАНИЯ ГРУППЫ ЭКСПЕРТОВ ПО РАЗВИТИЮ ВСОМОГАТЕЛЬНОЙ ДОРОЖНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ

16 февраля 2012 г. в г. Астана (Республика Казахстан) состоялось Третье заседание Группы экспертов по развитию вспомогательной дорожной инфраструктуры, организованное совместно Международным союзом автомобильного транспорта (IRU) и Министерством транспорта и коммуникаций Республики Казахстан при поддержке Ассоциации международных автомобильных перевозчиков Республики Казахстан (KAZATO).

В заседании приняли участие:

- Заместитель министра транспорта и коммуникаций Республики Казахстан;
- и.о. Министра транспорта и гражданской авиации Исламской Республики Афганистан;
- Национальный секретарь ТРАСЕКА в Республике Казахстан;
- Заместитель Генерального секретаря IRU,

а также представители:

- государственных органов - Министерства транспорта и коммуникаций Республики Казахстан, Министерства иностранных дел Республики Казахстан, Министерства экономического развития и торговли Республики Казахстан, Министерства транспорта и гражданской авиации Исламской Республики Афганистан, Министерства транспорта и коммуникаций Кыргызской Республики;

- международных межправительственных организаций – Секретариата Интеграционного комитета Евразийского экономического сообщества (ЕврАзЭС), Организации по безопасности и сотрудничеству в Европе (ОБСЕ), Межправительственной комиссии ТРАСЕКА;

- международных финансовых институтов – Азиатского банка развития (АзБР), Всемирного банка (ВБ), Европейского банка реконструкции и развития (ЕБРР), Евразийского банка развития (ЕАБР), Исламского банка развития (ИБР);

- транспортного бизнеса – ассоциаций международных автомобильных перевозчиков из 4 стран - Республики Беларусь, Республики Казахстан, Кыргызской Республики, Республики Узбекистан;

- научного и экспертного сообщества – Института экономических исследований Республики Казахстан, Научно-исследовательского института транспорта и коммуникаций (НИИТК), Казахстанской академии транспорта и коммуникаций (КазАТК) им. Танышпаева и др.

Заседание было созвано в соответствии с решениями, принятыми на Координационной встрече руководителей международных организаций и финансовых институтов по будущему развитию евроазиатских транспортных связей, состоявшейся 16 июня 2011 г. в г. Тбилиси (Грузия), а также на 6-й Евро-азиатской конференции IRU по автомобильному транспорту в Тбилиси (Грузия) 16-17 июня 2011 года, что зафиксировано в соответствующих итоговых документах этих мероприятий.

В ходе заседания обсуждались политика, проблемы, возможные решения и последующие действия по развитию вспомогательной дорожной инфраструктуры на участках

автомагистралей в Центрально-Азиатском регионе. Первая сессия заседания была посвящена программам развития вспомогательной придорожной инфраструктуры в Центрально-Азиатском регионе и концепции Инициативы «Модельное шоссе» (МНИ). На второй сессии рассматривалась роль государственно-частных партнерств в развитии вспомогательной инфраструктуры. В рамках третьей сессии о своей работе по финансированию и развитию транспортной инфраструктуры рассказали представители международных организаций и финансовых институтов.

С приветствием от имени Правительства Республики Казахстан выступил **Заместитель Министра транспорта и коммуникаций Республики Казахстан г-н Азам Бектуров**. Он подчеркнул, что состояние транспортной инфраструктуры является ключевым фактором для стран Центральной Азии, целью которых является интеграция в мировую транспортную систему и реализация транзитного потенциала. Через Республику Казахстан проходят практически все международные транспортные коридоры, связывающие Европу с Азией. Поэтому Правительство страны уделяет максимум усилий для развития современной и высокопропускной транспортной системы. За последние 10 лет в развитие транспорта было вложено 1,4 трлн. тенге. Свыше 4,2 млрд. долл. США было привлечено от зарубежных инвесторов. Свыше 39 000 км дорог были реабилитированы и улучшены, что позволило значительно увеличить объемы перевозок пассажиров и грузов. С учетом глобализации одним из важных приоритетов является развитие логистики с целью превращения Республики Казахстан в грузовой транзитный хаб во всем Центрально-Азиатском регионе. При этом международные транспортные коридоры, проходящие по территории Республики Казахстан, должны стать важным стабилизирующим фактором в регионе и стимулировать экономическое развитие и торговлю. Правительство Республики Казахстан считает, что решить эти задачи возможно только путем создания действенного государственно-частного партнерства между государством, бизнесом и международными организациями. В заключение, г-н Бектуров сказал о том, что Республика Казахстан была инициатором многих международных проектов и программ, в т.ч. в области транспорта и высоко оценил Инициативу «Модельного шоссе», предложенную IRU.

Исполняющий обязанности Министра транспорта и гражданской авиации Исламской Республики Афганистан г-н Баташ Мохаммадулла обратился с приветствием к участникам от имени афганского народа. Он отметил, что начиная с 1979 года в Афганистане была разрушена практически вся инфраструктура. Однако за несколько последних лет, благодаря усилиям мирового сообщества ряд объектов, в том числе 6 из 18 тыс. км автодорог государственного значения были восстановлены. Продолжаются работы по реабилитации участков кольцевой автодороги, а также региональных дорог, соединяющих афганские провинции. Одним из ключевых приоритетов Афганистана является интеграция в сеть Азиатских шоссе дорог (АШД). Перспективным направлением развития международных автоперевозок г-н Мохаммадулла считает афганско-таджикский маршрут через АПП Нижний Пяндж, потенциал которого был еще раз наглядно продемонстрирован во время международного автокаравана, проведенного под эгидой Организации экономического сотрудничества (ОЭС) в 2010 году. Афганистан продолжает работать над модернизацией законодательства в области автомобильного транспорта и его приведения к международным нормам. В заключение г-н Мохаммадулла высоко оценил Проект МНИ и обратился с просьбой включить в состав Модельного шоссе один из участков, проходящих по территории Исламской Республики Афганистан.

Заместитель Генерального секретаря IRU г-н Игорь Рунов в своем приветственном слове от имени Международного союза автомобильного транспорта подчеркнул, что тысячу лет назад по дорогам Центральной Азии шли торговые караваны, представляя собой первый опыт глобализации. Последние 500 лет на направлении Азия – Европа господствует морской транспорт, поэтому одной из задач современной транспортной политики является возрождение Великого шелкового пути на новой технологической основе. Исчезли политические преграды, построены новые дороги, появились современные логистические технологии. Автодороги меняют жизнь людей к лучшему,

содействуя развитию ремесел и торговли. Благодаря им возникает феномен экономической интеграции. Именно в этом контексте очень важным является развитие вспомогательной инфраструктуры вдоль дорог, предусмотренное в рамках Проекта МНІ.

Далее г-н Рунов проинформировал участников о целях, содержании и механизмах реализации Инициативы Модельного шоссе. Проект направлен на создание благоприятных условий для автомобильных перевозок. Он предусматривает развитие вспомогательной инфраструктуры (современные автозаправочные станции, мотели, безопасные парковки, пункты технического обслуживания, общественного питания и др.) на выбранных участках важнейших автомобильных дорог в соответствии с наилучшим международным опытом и передовыми практиками; привлечение международных инвестиций во вспомогательную дорожную инфраструктуру; проведение институциональных реформ по облегчению международных автомобильных перевозок и процедур пересечения границ, а также развитие автомобильных пунктов пересечения границ по последним техническим требованиям. Он также сообщил, что сейчас рассматривается три возможных варианта создания Модельного шоссе – два на участках Черноморского автодорожного кольца и один в Центральной Азии. С учетом того, что запуск Проекта одновременно на трех участках невозможен, будет рассматриваться тот участок, в отношении которого Правительства транзитных государств проявят наибольшую политическую волю. В заключение, Заместитель Генерального секретаря IRU сказал о последующих шагах реализации МНІ – окончательном выборе маршрута, подготовке предпроектного исследования для создания Модельного шоссе в Центральной Азии, создании в будущем многостороннего международного инвестиционного механизма и консультативного органа, которые позволят координировать действия правительств, международных финансовых институтов и бизнеса. Он пригласил всех участников заседания на специальный семинар по финансовым и технологическим аспектам создания Модельного шоссе, который запланирован на 6-8 марта 2012 года в Салониках (Греция).

Председательствующий на первой сессии заседания **Заместитель Министра транспорта и коммуникаций Республики Казахстан г-н Азам Бектуров** поблагодарил г-на Рунова за интересный доклад и подчеркнул, что в Республике Казахстан и соседних странах Центральной Азии тратятся огромные средства на развитие дорог. Однако эти инвестиции будут неэффективны, если будут сохраняться проблемы, которые идентифицированы Проектом IRU NELTI. Республика Казахстан будет стремиться к тому, чтобы автомагистраль Западная Европа – Западный Китай стала образцовым шоссе для всего региона Центральной Азии.

Заместитель Председателя комитета транспортного контроля Министерства транспорта и коммуникаций Республики Казахстан г-н Асет Асавабаев сообщил, что одним из важнейших приоритетов его Комитета является устранение задержек в пути следования и при пересечении границ для автомобилей, совершающих международные перевозки. В 2010 г. для решения этой проблемы на всех автомобильных пунктах пересечения границы (АПП) был введен интегрированный контроль, а для мониторинга создан Центр оперативного управления в Комитете транспортного контроля. Законом Республики Казахстан № 238-IV от 6 января 2010 года контрольные функции на АПП переданы таможенным органам. Это позволило сократить число контролирующих органов на границе с 5 до 2. В 2012 году предусмотрено сокращение на 20% числа требуемых разрешительных документов и автоматизация всех контрольных процедур. Кроме этого все транспортные средства, въезжающие в Республику Казахстан без требуемых разрешений, смогут получить эти разрешения на границе. Далее г-н Асавабаев прокомментировал перенос таможенной границы между Казахстаном и Россией на внешние границы Таможенного союза с 1 июля 2011 года. Он затронул также вопрос внедрения единого сертификата взвешивания и автоматизированной системы взвешивания автомобилей на территории Республики Казахстан, что позволит ускорить прохождение грузов и транспортных средств на АПП на 30%.

Представитель Министерства транспорта и коммуникаций Кыргызской Республики г-н Эльдияр Сыдыков проинформировал о приоритетах Правительства его страны по развитию маршрутов Великого шелкового пути. Автодороги чрезвычайно важны для экономики Кыргызской Республики, поскольку обеспечивают свыше 95% всего объема пассажирских и грузовых перевозок. В настоящее время в Кыргызской Республике реабилитированы или продолжается реабилитация большинства участков автомобильных дорог, относящихся к важнейшим автодорогам международного значения, таким как Нарын – Торугарт, Ош – Исфана, Ош – Сары-Таш – Иркештам. В работу по реабилитации автодорог вовлечены многие банки развития, в первую очередь АзБР, а также японское агентство международного развития и китайский Eximbank. Результатом значительных инвестиций уже стало существенное улучшение дорожных условий и снижение числа дорожно-транспортных происшествий. В то-же время г-н Сыдыков отметил отставание в развитии объектов вспомогательной инфраструктуры, особенно АПП, в которых отсутствуют специальные «зеленые полосы» для грузовиков, следующих по процедуре МДП.

От имени Узбекской стороны с презентацией выступил **представитель Ассоциации международных автомобильных перевозчиков Республики Узбекистан (AIRCUZ) г-н Тухтапулат Рузमतов**. Он проинформировал участников о приоритетах развития инфраструктуры, транспортного и коммуникационного строительства в Узбекистане, в число которых входят создание эффективной транспортно-транзитной инфраструктуры, отвечающей международным требованиям и стандартам, развитие интермодальных центров логистики в г. Ангрен и на базе аэропорта г. Навои, формирование новых транспортных коридоров, обеспечивающих кратчайшие выходы к международным транспортным коммуникациям, увеличение транзитных перевозок осуществление строительства и реконструкции объектов придорожной инфраструктуры и сервиса. В соответствии с Программой "Об ускорении развития инфраструктуры, транспортного и коммуникационного строительства в 2011-2015 годах" значительные инвестиции в размере 8,5 млрд. долл. США будут направлены на строительство и реконструкцию участков автомобильных дорог Узбекской национальной автомагистрали, обновление парка автотранспортных средств, развитие придорожной инфраструктуры и сервиса вдоль автомобильных дорог. Объёмы инвестиций в Узбекскую национальную автомагистраль в 2010–2015 г.г. составят 3 442,4 млн. долл. США. При этом будет построено и реконструировано 474 км 4-полосных участков с цементобетонным покрытием, 648 км 4-полосных дорог с асфальтобетонным покрытием и 288 км 2-полосных дорог с асфальтобетонным покрытием. Кроме этого будут введены в действие 7 транспортных развязок и 1910 погонных метров путепроводов и мостов. В развитие придорожной инфраструктуры и сервиса вдоль Узбекской национальной автомагистрали в 2011-2015 годы планируется инвестировать 97,3 млн. долл. США. Будут созданы 9 комплексных объектов придорожной инфраструктуры, 78 пунктов технического обслуживания, 31 площадка кратковременной остановки, 19 кемпингов, 18 мотелей, свыше 80 заправочных станций.

Заместитель Директора Департамента автомобильного и водного транспорта Министерства транспорта и коммуникаций Республики Казахстан г-н Олжас Сутемгенов охарактеризовал современное состояние и перспективы развития международных автомобильных перевозок пассажиров и грузов в Республике Казахстан, а также реализации транзитного потенциала страны. В настоящее время международные перевозки пассажиров регламентируются 35-тью двусторонними соглашениями о международном автомобильном сообщении, заключенными между Казахстаном и зарубежными странами. В области международных грузовых перевозок действует 38 двусторонних соглашений. Кроме того проводится работа по заключению 8 новых соглашений – с Австрией, Азербайджаном, Боснией и Герцеговиной, Данией, Ираном, Норвегией, Объединенными Арабскими Эмиратами и Португалией. Общий объем грузов, перевезенных автомобильным транспортом в международном сообщении в 2011 году составил, 6,5 млн. тонн. При этом транзитные перевозки грузов за период 2008-2011 гг. возросли более, чем в 5 раз – со 189 до 960 тыс. тонн. Существуют определенные проблемы со структурой парка транспортных средств, задействованных в

международных автоперевозках. Современным европейским требованиям в Казахстане соответствуют лишь 11% транспортных средств экологических классов ЕВРО-4 и ЕВРО-5. Более половины всех грузовиков относятся к экологическим классам ниже ЕВРО-3, что полностью закрывает им доступ на европейские рынки. Поэтому одной из задач Министерства является создание условий для обновления парка подвижного состава, в т.ч. через различные лизинговые механизмы. Среди основных мер по развитию международных автомобильных перевозок были названы подписание Соглашения между правительствами государств-членов ШОС о создании благоприятных условий для международных автомобильных перевозок, применение книжек МДП на территории Таможенного союза, создание договорной базы в области международных автоперевозок, основанной на принципах репутации и высокой квалификации транспортного оператора, соответствие транспортных средств надлежащим требованиям по экологии и безопасности, гармонизации требований и условий перевозки и т.д. Кроме этого, начиная с 2014 года все топливо на территории Республики Казахстан должно соответствовать требованиям стандарта ЕВРО-3, а с 2016 года – ЕВРО-4.

Заместитель Председателя Комитета автомобильных дорог Министерства транспорта и коммуникаций Республики Казахстан г-н Сатжан Аблалиев проинформировал о планах развития придорожной инфраструктуры коридора «Западная Европа – Западный Китай». Общая протяженность коридора составляет 8445 км, в т.ч. по территории Республики Казахстан 2787 км. Из них подлежит реконструкции – 2452 км. После реконструкции автомагистраль будет иметь Первую техническую категорию на протяжении 1391 км (от границы с КНР до Кызылорды) и Вторую техническую категорию на протяжении 1061 км (от Кызылорды до границы с Российской Федерацией). Предусмотрена также следующая последовательность ввода участков дорог в эксплуатацию: в 2011 г. – 215 км, 2012 г. – 700 км, 2013 г. – 806 км, 2014 г. – 262 км, 2015 г. – 469 км. К 2020 году планируется увеличить объемы перевозимых грузов по коридору Западная Европа – Западный Китай до 33 млн. тонн в год (против 13 млн. тонн в год в 2006 г.). Вдоль коридора планируется создать 5 международных транспортно - логистических центров (Хоргос, Алматы, Актобе, Шымкент, Таскала), а также 12 региональных транспортно - логистических центров (Уральск, Актобе, Карабутақ, Аральск, Байконур, Кызылорда, Туркестан, Шымкент, Тараз, Шу, Алматы, Хоргос). Вдоль коридора планируется создать 799 объектов придорожного сервиса, в т.ч. 61 станцию технического обслуживания, 234 АЗС, 18 гостиниц и кемпингов, а также 322 пункта торговли и питания и 46 автостоянок. Вдоль коридора будут расположены 11 туристических центров категории А и 58 «центров отдыха» категории В. «Центры обслуживания» категории С будут находиться через каждые 50 км вдоль трассы. Вдоль коридора будет развернута интеллектуальная транспортная система, в состав которой войдут средства дистанционной оплаты проезда на базе RFID-меток, средства распознавания государственных номерных знаков, а также система контроля за передвижением транспортных средств по автодорогам. Г-н Аблалиев подчеркнул, что большинство существующих объектов сервиса не отвечают современным требованиям, поэтому Министерство транспорта и коммуникаций Республики Казахстан совместно с бизнесом и государственными органами, ответственными за туризм работают над развитием объектов вспомогательной инфраструктуры, в т.ч. объектов туристического кластера.

Далее **Заместитель Генерального секретаря IRU г-н Игорь Рунов** представил проект структуры Предпроектного исследования по созданию Модельного шоссе в Центральной Азии. Это исследование должно стать основой для будущего технико-экономического обоснования. Целью Предпроектного исследования является определение основных параметров Модельного шоссе в Центрально-Азиатском регионе и многостороннего инвестиционного механизма для его создания и функционирования. Он также сообщил, что IRU готов взять на себя 50% от общего объема финансирования этого исследования. Вместе с тем, для того, чтобы исследование имело независимый международный характер представляется целесообразным, чтобы кто-либо выступил его созаказчиком. Им может стать один из международных банков развития или казахстанских коммерческих банков, имеющих опыт финансирования проектов транспортной инфраструктуры. Ориентировочная стоимость Предпроектного

исследования составляет 30 тыс. долл. США, а сроки его разработки – 3 месяца. Г-н Рунов сообщил, что имеется предварительная договоренность с Научно-исследовательским институтом транспорта и коммуникаций (НИИТК) о подготовке указанного предпроектного исследования.

Президент НИИТК г-н Мурат Бекмагамбетов поблагодарил IRU за предоставленную возможность, отметив, что предыдущее исследование, подготовленное совместно IRU и НИИТК и посвященное исследованию грузопотоков в Центральной Азии, получило очень высокую оценку на международном уровне. Далее он сделал презентацию на тему «Реализация транспортного и транзитного потенциала стран Центральной Азии – проект Западная Европа – Западный Китай», назвав при этом основные несоответствия инфраструктуры маршрутов стран Центральной Азии нормам и стандартам, зафиксированным в международных соглашениях и конвенциях ООН. К основным несоответствиям относятся отсутствие разделительных полос на дорогах, обозначенных как «автомагистрали», наличие пересечений автомагистралей в одном уровне с другими автомобильными и железными дорогами, наличие перекрестков, светофоров в местах примыкания к автомагистралям населенных пунктов, недостаточное развитие придорожного сервиса, в т.ч. отсутствие современных и безопасных автомобильных стоянок, мест отдыха водителей, несоответствие инфраструктуры АПП требованиям, зафиксированным в Приложении 8 к Конвенции 1982 г. о гармонизации (Статья 6 «Пункты пересечения границ»). Причинами недостаточного развития придорожного сервиса являются отсутствие четкого юридического закрепления функций государственных органов в процессе создания объектов придорожного сервиса, сложный процесс выделения и оформления земельных участков, особенно для строительства мотелей, требующих значительных площадей, отсутствие информации для бизнеса о пунктах, в которых требуется создание объектов придорожного сервиса, большое количество несистематизированных нормативных правовых и технических документов, регулирующих вопросы создания и функционирования объектов вспомогательной дорожной инфраструктуры. По мнению г-на Бекмагамбетова для привлечения дополнительных грузопотоков и сокращения издержек на перемещение помимо развития основной дорожной и инфраструктуры необходимо гармонизировать и упростить процедуры, а также снизить время при пересечении границы, дать толчок развитию объектов придорожного сервиса, а также широко внедрить интеллектуальные транспортные системы на важнейших международных маршрутах. Для развития объектов придорожного сервиса необходимо упростить процедуры по выделению земельных участков для их строительства, при заключении концессионных контрактов рассматривать возможность допуска концессионеров к таким дополнительным источникам доходов, как сдача в аренду площадей на станциях технического обслуживания, доходы от рекламных щитов и т.п. Создание объектов вспомогательной инфраструктуры должно осуществляться на основе партнерства государства и бизнеса, а международные автоперевозчики должны быть заблаговременно информированы о размещении объектов придорожного сервиса.

Заместитель Генерального секретаря Ассоциации международных автомобильных перевозчиков Республики Казахстан (KAZATO) г-н Александр Денисенко проинформировал участников об этапах возрождения Великого шелкового пути и основных направлениях транзитных грузопотоков из Китая через территорию Республики Казахстан. Он отметил, что автомобильный транспорт доказал свою эффективность при осуществлении перевозок на дальние расстояния через территорию Казахстана, особенно на европейских направлениях, в частности, связывающих Казахстан с Италией, Австрией и др. странами. Одновременно растут объемы перевозок грузов между Китаем и Казахстаном. В ближайшие годы, по расчетам KAZATO, ожидается трехкратный рост грузопотоков на этом направлении. KAZATO видит очень большую проблему в текущем состоянии придорожной инфраструктуры, без решения которой невозможно наращивать объемы перевозок и сделать транспортные коммуникации Казахстана привлекательными для европейских перевозчиков.

Далее участникам заседания Группы экспертов был показан видеофильм об этапах и перспективах развития автодорожного коридора Западная Европа – Западный Китай. После его просмотра развернулась активная дискуссия о перспективах развития автодорожной и вспомогательной инфраструктуры в Казахстане и в целом, в Центральной Азии. **Старший эксперт Института экономических исследований г-н Канат Агзамулы** задал вопрос о том, кому выгодна реализация Инициативы Модельного шоссе на участках автодорожного коридора Западная Европа – Западный Китай. Отвечая на этот вопрос, **Заместитель Генерального секретаря IRU г-н Игорь Рунов** отметил, что развитие вспомогательной инфраструктуры содействует увеличению объемов международных автомобильных перевозок, которые по сути являются казахстанским экспортом транспортных услуг. Кроме того реализация Проекта МНІ приведет к росту инвестиций в экономику Казахстана, его регионов и созданию новых рабочих мест. Инициатива Модельного шоссе является одним из немногих проектов, который будет иметь долговременный эффект для экономического роста и привлекательности территории Казахстана для международного транзита. Нельзя также забывать и вкладе Проекта в процессы региональной экономической интеграции. Он также отметил, что реализация МНІ позволит создать условия для отдыха профессиональных водителей и, тем самым, выполнить международные обязательства, накладываемые Европейским соглашением, регламентирующим условия труда и отдыха водителей (ЕСТР). **Заместитель Генерального секретаря Ассоциации международных автомобильных перевозчиков Республики Казахстан (КАЗАТО) г-н Александр Денисенко** добавил, что каждый рейс, совершаемый казахстанским перевозчиком приносит в бюджет страны от 700 до 1000 долл. США. **Начальник управления Института экономических исследований г-жа Динара Акынбекова** отметила, что помимо роста транзитных перевозок развитие вспомогательной инфраструктуры содействует социально-экономическому развитию регионов, что с учетом мультипликативных эффектов еще более значимо, чем чистый эффект от транзитных перевозок. **Консультант IRU Александр Забоев** отметил важное влияние, которое оказывает качественная вспомогательная инфраструктура на показатели безопасности дорожного движения. Десятки тысяч людей в регионе Евразии погибают в ДТП, главным образом при встречных столкновениях вследствие усталости и потери внимания, поэтому создание условий для качественного и безопасного отдыха водителей будет являться вкладом в сохранение жизни людей, что является особенно важным с учетом проходящей в 2011-2020 гг. Декады ООН по безопасности дорожного движения. **Исполняющий обязанности Министра транспорта и гражданской авиации Исламской Республики Афганистан г-н Баташ Мохаммадулла** отметил вклад современных дорог и вспомогательной инфраструктуры в развитие региональной торговли, что особенно важно с точки зрения Афганистана. Закрывая дискуссию, **Заместитель Генерального секретаря IRU г-н Игорь Рунов** отметил важную роль сотрудничества международных организаций, банков развития и правительств при реализации проектов развития вспомогательной инфраструктуры. Тесное сотрудничество позволит объединить усилия и избежать дублирования при реализации проектов развития вспомогательной инфраструктуры, что ускорит их реализацию и повысит их эффективность.

Заместитель координатора и Глава экономической деятельности ОБСЕ г-н Алексей Стукало отметил, что именно Казахстан выдвинул в рамках ОБСЕ инициативу по развитию транспорта в евроазиатских сообщениях, по облегчению пересечения границ и повышению безопасности международных перевозок. Таким образом вопросы транспорта занимают важное место в повестке дня ОБСЕ и последний раз обсуждались на Восемнадцатой встрече Совета министров иностранных дел государств-участников ОБСЕ в Вильнюсе в декабре 2011 года. В настоящее время ОБСЕ ожидает официального выхода публикации по «Оптимальным практикам в области пересечения границ». Параллельно идет работа над русской редакцией этого документа. Г-н Стукало отметил, что Инициатива Модельного шоссе полностью соответствует приоритетам ОБСЕ, в т.ч. в части институциональных преобразований и либерализации международных автоперевозок. ОБСЕ выступает за повышение безопасности перевозок, упрощение процедур пересечения границ, гармонизацию национальных законодательств с

требованиями международных соглашений и конвенций, т.е. со всеми приоритетами, зафиксированными в МНІ. Инициатива Модельного шоссе очень важна для стран Центральной Азии ввиду острой потребности региона в развитии эффективных международных автоперевозок.

Старший специалист по транспорту Азиатского банка развития (АзБР) г-н Сунил Митра проинформировал участников о прогрессе, достигнутом в рамках реализации Программы Центрально-Азиатского регионального экономического сотрудничества (ЦАРЭС). Главной целью Программы является развитие экономических коридоров, обеспечивающих региональные торгово-экономические и туристические связи. Ожидается, что реализация Программы ЦАРЭС будет вскоре расширена на Туркменистан. В целом в рамках реализации Программы было улучшено состояние свыше 4000 км автомобильных дорог, создано 6 логистических центров, а также реализованы 24 проекта технического содействия участвующим странам. Далее г-н Митра подробно описал результаты, достигнутые по каждому коридору ЦАРЭС. Вместе с тем, г-н Митра отметил, что пока остаются серьезные проблемы в области пересечения границ, главным образом, отсталось инфраструктура АПП, а также негармонизированные процедуры. В целях решения этих проблем АзБР продвигает Трансграничное транспортное соглашение СВТА. В декабре 2010 года оно было подписано правительствами Кыргызской Республики и Таджикистана, а в мае-июне 2011 в обеих странах завершены ратификационные процедуры. В 2012 году ожидается присоединение к Соглашению Исламской Республики Афганистан. Кроме этого АзБР проводит обучение персонала, осуществляет передачу технических знаний молодым инженерам, экономистам и финансистам из стран Центральной Азии. Г-н Митра также сообщил, что в 2012 году состоится пересмотр среднесрочной Стратегии и Плана действий по облегчению транспорта и торговли ЦАРЭС на 2012-2013 годы. Отвечая на вопрос Председателя заседания о возможности включения вопросов развития вспомогательной инфраструктуры в пересмотренные Среднесрочные стратегию и план действий ЦАРЭС, г-н Митра отметил, что АзБР даст рекомендации по включению вспомогательной инфраструктуры в число приоритетов в качестве одной из мер, содействующей развитию транспортных коридоров ЦАРЭС.

Старший экономист по автомагистралям Департамента экологической и социальной поддержки Всемирного банка г-н Жак Бюре отметил исторический аспект проблемы развития вспомогательной инфраструктуры. По его мнению историки должны дать ответ на вопрос о том, какими могли быть вспомогательные услуги, оказываемые караванам вдоль исторического Великого шелкового пути. Они, по крайней мере, обеспечивали бесперебойность, надежность и безопасность торговых караванных путей между Европой и Азией. Он отметил, что клиентами Всемирного Банка, как и любого другого банка развития, являются правительства стран, поэтому только они могут инициировать реализацию проектов и программ развития транспортной и вспомогательной инфраструктуры. В своей презентации он определил 6 ключевых типов объектов вспомогательной дорожной инфраструктуры – от сервисов, связанных с обслуживанием грузового транспорта, туризма и отдыха до объектов информационного обеспечения пользователей дорог. Государственно-частное партнерство при развитии вспомогательной инфраструктуры строится на основе партнерства пользователей дорог (автовладельцы, автотранспортные компании), местных бизнесов и коммерческих поставщиков вспомогательных услуг и центральных, региональных и муниципальных органов власти, которые осуществляют политику, разрабатывают регламенты и стандарты и осуществляют мониторинг и контроль за соблюдением законодательства. Непосредственными получателями выгод от развития вспомогательной инфраструктуры являются промышленность, населения и правительство (через налоги). Далее г-н Бюре отметил, что Всемирный банк является крупнейшим донором Казахстана при реализации проекта автодорожного коридора Западная Европа – Западный Китай, а займ предоставленный на реализацию этого проекта - крупнейший за всю историю Всемирного Банка. Далее г-н Бюре затронул вопросы разработки Стратегии развития пользовательских услуг вдоль автомобильных дорог в Республике Казахстан. Всемирный Банк подготовил техническое задание на разработку этой стратегии. Разработчик

стратегии будет определен по результатам конкурса. Методология разработки стратегии включает анализ современной правовой базы, регулирующей развитие объектов придорожного сервиса, оценку потребностей в развитии отдельных видов вспомогательной инфраструктуры, оценку эффективности и экологических последствий, а также осуществление пилотного проекта развития вспомогательной инфраструктуры на участках автодорожного коридора Западная Европа – Западный Китай в трех областях общей протяженностью 1400 км. Период реализации Пилотного проекта 2013-2015 годы. По завершению доклада г-на Бюре **Заместитель Генерального секретаря IRU г-н Игорь Рунов** обратил внимание участников на общность задач, сформулированных IRU и Всемирным банком в части вопросов развития вспомогательной инфраструктуры, что делает необходимым координировать усилия по их решению.

Представитель Европейского банка реконструкции и развития г-н Аскар Намазбаев проинформировал участников о работе банка и реализованных проектах в области инфраструктуры транспорта. ЕБРР является крупнейшим инвестором в регионе, способствуя развитию рыночных принципов экономики в 29 странах от Восточной Европы до Центральной Азии. ЕБРР поддерживает, но не заменяет частные инвестиции. При этом он является катализатором инвестиций в проекты связанных с высокими рисками. ЕБРР профинансировал 9.2 млрд евро в различные транспортные проекты в т.ч. 4.3 млрд. евро были направлены на реализацию 66 проектов в области автомобильных дорог. При этом банк финансирует не только развитие самой инфраструктуры, но и приобретение оборудования, а также любые проекты, связанные с развитием сети платных дорог, содействуя тем самым увеличению вклада частного бизнеса в развитие и содержание автодорожной сети. В 2009-2010 годах рост займов от ЕБРР был ответом на кризисные явления в мировой экономике. Г-н Намазбаев перечислил виды финансирования, осуществляемого банком: суверенные займы или займы с суверенной гарантией, займы национальным компаниям без суверенных гарантий, коммерческие займы частному сектору, синдицированные займы, финансирование ГЧП, долговые инструменты и капитал, финансирование капитала, в том числе через IPO, мобилизация грантов технической помощи. В заключении своего выступления г-н Намазбаев перечислил крупные проекты, успешно реализованные ЕБРР в Казахстане, в т.ч. реконструкция автодороги протяженностью 102 км. от г. Актобе до границы Российской Федерации (участок автодорожного коридора Западная Европа – Западный Китай), реконструкция участка автодороги длиной 50 км между г. Алматы и Бишкек, восстановление дорожного покрытия участка автодороги между г. Атырау и Актау.

Национальный секретарь Республики Казахстан в Межправительственной комиссии ТРАСЕКА г-н Марат Садуов передал участникам приветствие от Генерального секретаря МПК ТРАСЕКА г-на Эдуарда Бирюкова. Далее он подчеркнул, что многие международные организации и финансовые институты работают над упрощением торговли и перевозок в регионе Центральной Азии – только инвестиционные банки вложили в различные региональные проекты, связанные с транспортом, 17 млрд. евро. Республика Казахстан стремится к тому, чтобы сервис вдоль важнейших международных маршрутов, проходящих по территории страны оказывался на самом высоком уровне. Однако помимо дорог и вспомогательной инфраструктуры очень важно также совершенствование процедур таможенного прохождения грузов и транспортных средств. Необходимы рекомендации по устранению барьеров, внедрению унифицированных документов. В конечном итоге эти меры позволят получить максимальный эффект от займов, предоставленных международными финансовыми институтами. В конечном итоге именно это является целевой задачей правительств, поскольку на них лежит бремя возврата полученных займов. В своем выступлении г-н Садуов представил также информацию о работе других национальных секретарей ТРАСЕКА в Кыргызской Республике, Республике Таджикистан и Республике Узбекистан.

Заместитель Генерального секретаря IRU г-н Игорь Рунов поблагодарил Национального секретаря МПК ТРАСЕКА в Казахстане за отличное выступление. Он также отметил, что за последние 10 лет IRU провел доскональное изучение проблем в области международных автомобильных перевозок в Центральной Азии. В Дорожной

карте, подготовленной IRU по результатам Второго этапа Проекта «Новая Евро-Азиатская автотранспортная инициатива» (NELTI), каждой стране адресованы рекомендации по созданию благоприятных условий для международных автомобильных перевозок и устранению «бумажного занавеса», препятствующего развитию торговли и туризма.

С заключительным словом к участникам заседания обратился **Начальник управления транзитной политики и логистики Министерства транспорта и коммуникаций Республики Казахстан г-н Серик Башимов**. Он отметил, что состоявшееся Третье заседание Группы экспертов по развитию вспомогательной инфраструктуры имеет огромное значение с точки зрения определения путей реализации транзитного потенциала Республики Казахстан и других государств Центральной Азии. Проект рекомендаций заседания, обсуждавшийся участниками заседания демонстрирует их солидарность и обоюдное стремление к созданию благоприятных условий для развития автомобильных перевозок путем развития современных и отвечающих международным требованиям объектов вспомогательной инфраструктуры.

Он поблагодарил участников за проявленный серьезный интерес к развитию транспорта, международных автомобильных перевозок и вспомогательной инфраструктуры в Республике Казахстан и в регионе Центральной Азии, а также за интересные и содержательные презентации.

В свою очередь участники заседания единодушно выразили сердечную признательность Правительству Республики Казахстан за теплый и дружественный прием, а также за превосходную организацию мероприятия.

* * * * *

РЕКОМЕНДАЦИИ

третьего заседания Группы Экспертов по развитию вспомогательной придорожной инфраструктуры

16 февраля 2012 г., г. Астана, Казахстан

Участники третьего заседания Группы Экспертов по развитию вспомогательной инфраструктуры, включая представителей государственных органов и деловых кругов Исламской Республики Афганистан, Республики Казахстан, Кыргызской Республики и Республики Узбекистан, а также представителей международных межправительственных и неправительственных организаций, финансовых институтов и банков развития

руководствуясь целями, обозначенными в Плане Действий, принятом на Алма-атинской международной конференции на уровне Министров из развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, развивающихся транзитных стран и стран-доноров 29 августа 2003 г., а также в Совместном Заявлении о дальнейшем развитии евроазиатских транспортных связей, принятом 19 февраля 2008 г. в Женеве;

осознавая, что создание качественной и соответствующей современным международным стандартам вспомогательной инфраструктуры вдоль автомобильных дорог в Центральной Азии станет лучшим стимулом по привлечению международных, в т.ч. транзитных грузопотоков на национальные транспортные коммуникации, а также по развитию туризма в регионе;

понимая под «Модельным Шоссе» участок автомагистрали международного значения протяженностью 1500-2000 км, пересекающий территории нескольких транзитных государств и играющий важное значение в обеспечении евроазиатских торгово-экономических и транспортных связей и полностью обеспеченный современными объектами вспомогательной инфраструктуры;

подчеркивая, что Министерство транспорта и коммуникаций Республики Казахстан постоянно принимает меры по совершенствованию работы автомобильного транспорта и развитию автодорожной инфраструктуры, включая создание нового трансконтинентального коридора «Западная Европа – Западный Китай»;

принимая во внимание, что реальное партнерство, основанное на взаимодействии правительств, бизнеса, международных организаций, финансовых институтов и банков развития, является наиболее эффективным механизмом развития вспомогательной инфраструктуры в странах Центральной Азии на основе имеющихся международного передового опыта и наилучших практик,

обсудили приоритеты и перспективы развития основной и вспомогательной автодорожной инфраструктуры в Центрально-Азиатском регионе и выступают со следующими рекомендациями:

1. Поддержать «Инициативу Модельного Шоссе» (МНИ), разработанную IRU в целях облегчения международных автомобильных перевозок и процедур пересечения границ, в качестве инструмента, который будет содействовать развитию торговли, транзита и туризма в Центральной Азии;

2. Призвать заинтересованные международные организации, в частности Экономическую и Социальную Комиссию ООН для Азии и Тихого океана (ЭСКАТО ООН), Организацию по безопасности и сотрудничеству в Европе (ОБСЕ), Межправительственную Комиссию ТРАСЕКА, Шанхайскую Организацию Сотрудничества (ШОС), Евразийское Экономическое Сообщество (ЕврАзЭС) и др. к координации действий, направленных на развитие основной и вспомогательной автодорожной инфраструктуры в Центральной Азии с учетом перспектив создания в регионе Модельного шоссе;

3. Одобрить предложенную структуру предпроектного исследования по созданию Модельного шоссе в Центральной Азии с учетом изменений и дополнений, предложенных участниками заседания (прилагается). Просить IRU принять меры по подготовке указанного Предпроектного исследования с привлечением правительств заинтересованных стран, международных финансовых институтов и потенциальных инвест-участников проекта. По завершению подготовки предпроектного исследования организовать его презентацию в столицах заинтересованных стран.

4. Обратиться к соответствующим компетентным органам заинтересованных стран региона с просьбой завершить работу по согласованию конкретных секций Модельного Шоссе как на национальном уровне, так и на двустороннем уровне с соседними странами. После завершения этой работы предложить включить проект Модельного шоссе в список приоритетных инвестиционных проектов при подготовке среднесрочных соглашений о сотрудничестве с международными банками развития.

5. Предложить IRU и правительствам заинтересованных стран обратиться к ведущим региональным международным организациям – ЕврАзЭС, ШОС, ОЭС и др. включить проект «Модельного шоссе» (МНШ) в Повестку дня своих рабочих органов, ответственных за вопросы транспорта, для более детального обсуждения и подготовки развернутых рекомендаций.

6. Просить IRU выполнять роль координационного органа (секретариата) Группы Экспертов по развитию вспомогательной придорожной инфраструктуры в Центрально-Азиатском регионе, а также регулярно информировать всех участников о прогрессе, достигнутом в ходе реализации Инициативы Модельного Шоссе;

7. Выразить признательность Правительству Республики Казахстан за организацию заседания Группы Экспертов, теплый прием и высокий уровень организации мероприятия.

Структура Предпроектного исследования по созданию Модельного шоссе в Центральной Азии

1. Цель:

Определение основных параметров Модельного шоссе в Центрально-Азиатском регионе и многостороннего инвестиционного механизма для его создания и функционирования.

Предпроектное исследование является промежуточным (концептуальным) документом, который после соответствующего одобрения со стороны Правительственных органов заинтересованных государств должен стать основой для разработки Технико-экономического обоснования (Мастер-плана) по созданию Модельного шоссе в Центральной Азии.

2. Предмет предпроектного исследования:

Автодорожный коридор «Западная Европа – Западный Китай» на участке от Кызыл-Орды в направлении Шымкента, Алматы до пункта Хоргос на китайско-казахстанской границе, а также от Алматы на Бишкек и Сары-Таш (с ответвлением на Кашгар), Душанбе и Пулекумри (Афганистан).

3. Социально-экономические предпосылки создания Модельного шоссе в

Предпроектное исследование должно содержать оценку следующих социально-экономических предпосылок создания Модельного шоссе:

Влияние на социально-экономическое развитие регионов, прилегающих к участку Модельного шоссе;

Дополнительные пассажиро- и грузопотоки, которые могут быть привлечены путем создания более благоприятных условий для водителей, пассажиров и туристов;

Определение сторон, заинтересованных в реализации проекта (виды бизнесов по секторам, правительства и региональные власти);

Взаимосвязь с целями национальной политики и международными программами, реализуемыми на территории стран, участвующих в создании Модельного шоссе (Межправительственное соглашение по сети Азиатских шоссе дорог, Программы ТРАСЕКА и CAREC, проекты и программы ЕСО, Комплексный план развития автомобильных и железных дорог, включенных в Перечень транспортных маршрутов ЕврАзЭС, Программа развития автомобильных дорог ШОС);

4. Описание существующего состояния участков, на которых предполагается создание Модельного шоссе

характеристика дорог – техническое состояние, интенсивности движения с выделением коммерческого грузового, автобусного и легкового транспорта;

анализ обеспеченности участков объектами вспомогательной инфраструктуры (по видам вспомогательной инфраструктуры – автозаправочные станции, парковочные комплексы, гостиницы/мотели, пункты технического обслуживания, пункты общественного питания, розничной торговли, логистические центры, пункты и др.

5. Критерии создания Модельного шоссе

определение числа объектов вспомогательной инфраструктуры (по категориям) и критериев их размещения (частота размещения, соотношение между характеристиками объектов и интенсивностью движения автотранспорта и др.);

предложения по использованию передовых международных практик в области объектов вспомогательной инфраструктуры которые могут быть использованы при создании Модельного шоссе в Центральной Азии;

предварительная оценка потенциальных инвестиций по группам объектов вспомогательной инфраструктуры.

6. Правовые аспекты создания «Модельного шоссе»

оценка национального законодательного и нормативного правового регулирования строительства, развития и модернизации транспортной и вспомогательной инфраструктуры, включая вопросы землеотвода, инвестиций, механизма концессии, доступа на рынок для иностранных подрядчиков и компаний-операторов объектов вспомогательной инфраструктуры;

Необходимые институциональные преобразования в сфере международных перевозок и процедур пересечения границ: определение мер, реализация которых позволила бы создать благоприятные условия для международных автомобильных перевозок и привлечь дополнительные пассажиро- и грузопотоки на Модельное шоссе, в т.ч. в сфере доступа к рынку перевозок, обеспечению недискриминации, свободы транзита, прозрачности внутреннего регулирования, упрощения пересечения границ, включая меры «одного окна» и совмещенного контроля грузов и автотранспортных средств на границе;

7. Многосторонний инвестиционный механизм создания Модельного шоссе в Центральной Азии и модель государственно-частного партнерства

Предложения по возможному многостороннему инвестиционному механизму создания Модельного шоссе;

Управление реализацией Модельного шоссе.

Выводы и рекомендации

ПРИЛОЖЕНИЕ 4. ПРОТОКОЛ СЕМИНАРА ПО ИНВЕСТИЦИОННЫМ, ФИНАНСОВЫМ И ТЕХНОЛОГИЧЕСКИМ АСПЕКТАМ СОЗДАНИЯ МОДЕЛЬНОГО ШОССЕ

6-8 марта 2012 г. в г. Салоники (Греция) состоялся Семинар по инвестиционным, финансовым и технологическим аспектам создания Модельного шоссе, организованный совместно Организацией Черноморского экономического сотрудничества (ЧЭС), Черноморским банком торговли и развития (BSTDB) и Международным союзом автомобильного транспорта (IRU).

В заседании приняли участие:

Генеральный секретарь ЧЭС;

Генеральный секретарь BSTDB;

Генеральный секретарь Межправительственной комиссии ТРАСЕКА;

Заместитель Генерального секретаря IRU;

Директор департамента Международных проектов компании Egnatia ODOS S.A.

представители:

- государственных органов – Министерства транспорта Республики Армения, Министерства экономики и устойчивого развития Грузии, Государственной администрации автомобильных дорог Республики Молдова;

- международных межправительственных организаций - Организации Черноморского экономического сотрудничества (ЧЭС) и ее Руководящего комитета по скоординированному развитию Кольцевой автомагистрали вокруг Черного моря, Организации за демократию и экономическое развитие – ГУАМ, Межправительственной Комиссии ТРАСЕКА, Организации по безопасности и сотрудничеству в Европе (ОБСЕ); Шанхайской организации сотрудничества (ШОС);

- международных финансовых институтов – Черноморского банка торговли и развития (BSTDB); Всемирного банка.

а также бизнеса – ассоциаций международных автомобильных перевозчиков из Республики Азербайджан, Грузии, Украины, компаний GTI (Турция), «PanaManagement Corporation» (США), Egnatia ODOS S.A. (Греческая Республика), ATTIKES DIADROMES S.A. (Греческая Республика) и др.

Общее число участников заседания составило свыше 30 человек.

Заседание было созвано в соответствии с решениями, принятыми на Координационной встрече руководителей международных организаций и финансовых институтов по будущему развитию евроазиатских транспортных связей, состоявшейся 16 июня 2011 г. в г. Тбилиси (Грузия), на 6-й Евро-азиатской конференции IRU по автомобильному транспорту в Тбилиси (Грузия) 16-17 июня 2011 года, а также на Втором заседании Группы экспертов по развитию вспомогательной дорожной инфраструктуры в Батуми (Грузия) 10-11 октября 2011 года, что зафиксировано в соответствующих итоговых документах этих мероприятий.

В ходе заседания обсуждались политика, проблемы, возможные решения и последующие действия по реализации «Инициативы модельного шоссе» (МНИ). Первая часть Семинара была посвящена обсуждению проблем привлечения инвестиций в развитие основной и

вспомогательной транспортной инфраструктуры, сотрудничества международных организаций и финансовых институтов, а также региональных банков развития, создания инвестиционного фонда МНИ и др. Во второй части были обсуждены возможности использования международного опыта и наилучших практик по созданию и эксплуатации объектов вспомогательной инфраструктуры, которые могут быть использованы при создании Модельного шоссе. В третьей, заключительной, части состоялся технический визит в Центр управления автомагистралью EGNATIA, входящей в состав Черноморского автодорожного кольца (BSRH) и являющейся одним из примеров наиболее эффективного внедрения передовых технологий и международного опыта в области развития основной и вспомогательной дорожной инфраструктуры.

С приветствием к участникам выступил Генеральный секретарь ЧЭС г-н Леонидас Хризантопулос. Он отметил, что сектор транспорта является одним из самых динамично развивающихся в Черноморском регионе и Организация Черноморского экономического сотрудничества придает вопросам транспорта чрезвычайно важное значение. Работа по созданию Черноморского автодорожного кольца (BSRH) началась в 2007 году и важной вехой за последние 5 лет стало создание Постоянного объединенного технического секретариата BSRH. Он проинформировал участников, что на последнем заседании Руководящего комитета, прошедшем в Ростове-на-Дону (27 сентября 2011 года) был в целом согласован основной маршрут Черноморского кольца. При этом остался только один участок между Украиной, Республикой Молдова и Румынией, требующий дополнительного согласования. Также он отметил роль международного автомобильного каравана, прошедшего вокруг Черного моря и подтвердившего необходимость гармонизации процедур и облегчения международных автомобильных перевозок в регионе. ЧЭС является пока единственной международной организацией, которая запустила региональную систему квот, главная цель которой – многосторонняя либерализация международных автомобильных перевозок в регионе. На это же направлен и Проект IRU «Инициатива Модельного шоссе» (МНИ), реализации которого ЧЭС придает важное значение в связи с тем, что он позволяет увязать развитие объектов вспомогательной инфраструктуры с мерами по облегчению международных автоперевозок. Первоначально проект МНИ получил поддержку на уже упомянутом заседании Руководящего комитета в Ростове-на-Дону. Затем министры транспорта стран-участниц ЧЭС на своей встрече в Москве 21 октября 2011 года также приняли решение включить МНИ в будущий Мастер План развития BSRH и рекомендовали правительствам стран региона сотрудничать с IRU в области разработки необходимых технико-экономических обоснований. Это решение отражено в соответствующей Совместной декларации министров транспорта стран-участниц ЧЭС. С учетом принятых решений на Семинаре в Салониках начинается практическая работа по реализации Инициативы Модельного шоссе, которая станет частью более широкой работы по развитию Черноморской кольцевой автодороги в целом. Генеральный секретарь ЧЭС поблагодарил все страны-участницы ЧЭС, а также международные межправительственные и финансовые организации за их интерес к работе по развитию транспорта в Черноморском регионе.

Генеральный секретарь Черноморского банка торговли и развития г-жа Орсалия Калантцопулос в своем приветственном слове отметила важность вклада транспорта в экономический рост и развитие торговли. Она рассказала о своем личном опыте путешествий по автомобильным дорогам с пересечением государственных границ за пределами ЕС, который подтверждает наличие проблем с процедурами пересечения границ, недостаточной подготовленностью представителей таможенных и пограничных служб, отсутствием инфраструктуры, которая позволила бы облегчить пересечение границ. Подтверждая необходимость развития вспомогательной инфраструктуры, она указала на важность проведения технико-экономических исследований, которые должны доказать правительствам и бизнесу будущие выгоды от развития транспортной и вспомогательной инфраструктуры. Эти исследования должны осуществляться прозрачно и в соответствии с международными требованиями. BSTDB готов финансировать проекты в области развития транспортной инфраструктуры, по которым представлены все

необходимые документы и обоснования, подготовленные соответствующим образом и получившие поддержку на национальном уровне.

Заместитель Генерального секретаря IRU г-н Игорь Рунов в своем приветственном слове выразил благодарность Генеральному секретарю ЧЭС Леонидасу Хризантопулосу, за усилия, предпринимаемые его организацией по развитию международных автомобильных перевозок в Черноморском регионе. В этой связи IRU чрезвычайно высоко оценивает решение о поддержке Инициативы модельного шоссе, принятое министрами транспорта стран-участниц ЧЭС в октябре 2011 года. Г-н Рунов подчеркнул, что Семинар в Салониках подводит итог под работой, проделанной за полтора года с момента запуска Проекта МНІ. В ходе этой работы были установлены контакты с заинтересованными правительствами, получено одобрение Проекта МНІ от международных организаций, структур региональной экономической интеграции и банков развития. Были определены три потенциальных участка: два из них совпадают с BSRH на территории Молдовы, Украины, Турции и стран Южного Кавказа, а еще один расположен вдоль автодорожного коридора Западная Европа – Западный Китай с ответвлениями на Кыргызскую Республику, Таджикистан, Афганистан и Китай. Были проведены три заседания экспертной группы по развитию вспомогательной дорожной инфраструктуры – в Ялте, Батуми и Астане, в ходе которых получено множество советов и рекомендаций, учет которых позволит повысить результативность последующих практических шагов по созданию Модельного шоссе. По итогам дискуссий в Салониках будет дан старт новому этапу реализации Инициативы Модельного шоссе. В предстоящие два года нам предстоит предпринять конкретные шаги, во-первых, по окончательному согласованию маршрута и подготовке небольшого предпроектного исследования, которое должно стать основой для будущего технико-экономического обоснования создания Модельного шоссе. Кроме того должен начаться процесс по формированию многостороннего инвестиционного механизма МНІ. Наконец, г-н Рунов выразил надежду, что семинар в Салониках позволит внести практический вклад, как в лучшее понимание проблем, связанных с развитием вспомогательной дорожной инфраструктуры, а реализация МНІ станет стимулом создания Черноморского автодорожного кольца и возрождения Великого шелкового пути на благо торговли, туризма и процветания стран и народов.

Директор отдела энергетики и инфраструктуры BSTDB г-н Роман Маткивски проинформировал участников об опыте реализации проектов, связанных с развитием транспортной инфраструктуры. По его оценкам проекты должны быть обоснованы и привлекательны для международных инвесторов. При разработке проектов могут допускаться различные ошибки экономического и политического характера, что ведет к неудачам при их реализации. Такой опыт имеется в странах Центральной и Восточной Европы, в частности в Венгрии. Венгрия реализовала проект по модернизации автомагистрали М1/15, в результате которого скорость движения существенно увеличилась. Но все время, сэкономленное водителями «съедалось» длительными процедурами пересечения границы. Неучет этого фактора при разработке проекта привел к тому, что запланированные результаты не были достигнуты. Хорватия при реализации одного из своих крупных проектов не смогла привлечь международное финансирование, поскольку к разработке этого проекта не были допущены международные консультанты. Словакия дала старт проекту, основанному на механизме ГЧП и предусматривающему ускоренное строительство двух автомагистралей. Ставка была сделана на завершение работ до выборов, однако начавшийся экономический кризис прервал осуществление проекта на одной из дорог. Указанные примеры свидетельствуют о большом числе рисков и неопределенностей, которые могут отрицательно сказываться на сроках реализации проектов и возможностях привлечения средств от международных инвесторов.

Старший экономист по автомагистралям Департамента экологической и социальной поддержки Всемирного банка г-н Жак Бюре проинформировал участников о том, что в настоящее время реализуется крупнейший за историю Всемирного банка проект в области транспорта. Контракт, заключенный с Правительством Республики Казахстан на сумму 2 млрд. долл., предусматривает развитие автодорожной инфраструктуры транспортного коридора Западная Европа – Западный Китай. Кроме этого Всемирный

банк финансирует множество других проектов, реализуемых на основе его стратегии, включающей 5 основных элементов: региональная интеграция и содействие облегчению торговли, управление активами, городская мобильность, доступность, секторальное управление. Также он отметил, что клиентами Всемирного Банка являются Правительства стран, поэтому только они могут инициировать реализацию проектов развития транспортной и вспомогательной инфраструктуры. В своей презентации он определил 6 ключевых типов объектов вспомогательной дорожной инфраструктуры – от сервисов, связанных с обслуживанием грузового транспорта, туризма и отдыха до объектов информационного обеспечения пользователей дорог. Государственно-частное партнерство при развитии вспомогательной инфраструктуры строится на основе партнерства пользователей дорог (автовладельцы, автотранспортные компании), местных бизнесов и коммерческих поставщиков вспомогательных услуг и центральных, региональных и муниципальных органов власти, которые осуществляют политику, разрабатывают регламенты и стандарты и осуществляют мониторинг и контроль за соблюдением законодательства. Непосредственными получателями выгод от развития вспомогательной инфраструктуры являются промышленность, население и Правительство (через налоги). Далее г-н Бюре отметил роль Всемирного банка в реализации проекта создания автодорожного коридора Западная Европа – Западный Китай. В общей сложности с его стороны привлечено 3,5 млрд. долл. США, что составляет 60% от суммарных привлеченных средств. В процессе создания коридора Западная Европа – Западный Китай будет разработана Стратегия развития пользовательских услуг вдоль автомобильных дорог в Республике Казахстан. Всемирный Банк подготовил техническое задание на разработку этой стратегии. Период реализации Пилотного проекта по созданию пользовательских услуг на коридоре Западная Европа – Западный Китай - 2013-2015 годы.

Представитель Группы развития международных проектов «PanaManagement Corporation» г-жа Джульетта Пассер отметила, что в последние 10 лет произошел переход от традиционных схем финансирования проектов развития инфраструктуры к новым схемам. При этом долгосрочное финансирование очень востребовано. Проект IRU MNI будет весьма успешным, если его правильно структурировать. В этом случае станет возможно привлечь к его реализации крупные институты и фонды. Привлекательность MNI заключается также в более быстрой окупаемости объектов, а также в возможности генерировать стабильный денежный поток после сдачи в эксплуатацию. Кроме того, г-жа Пассер отметила большой вклад Проекта MNI в человеческое развитие, поскольку появляется возможность не только развивать инфраструктуру, но и получить эффект связанности отдельных регионов. Именно прохождение участков Модельного шоссе по территории нескольких стран создает предпосылки для возникновения этих эффектов. Далее госпожа Пассер представила свой доклад «Рекомендации для создания региональных механизмов финансирования проекта “Модельное Шоссе”». В основе Доклада лежит анализ международного опыта функционирования многосторонних инвестиционных механизмов, определены возможности по использованию механизма регионального инфраструктурного фонда (РИФ) для реализации Инициативы Модельного шоссе. РИФ представляет собой гибридную инвестиционную модель, доказавшую свою эффективность за более чем 20 летний период использования в различных регионах мира. Для создания РИФ необходима проектная компания, которая должна будет скоординировать действия всех сторон. Вместе с тем, инициативы по привлечению международного финансирования должны исходить от Правительств. То, что страны, в которых предполагается создавать «Модельное шоссе» являются развивающимися, усложняет задачу привлечения международных инвесторов. Частные компании, которые будут участвовать в развитии вспомогательной инфраструктуры должны видеть свою выгоду, т.е. планируемые к созданию придорожные объекты должны быть инвестиционно привлекательными. Для банков очень важна уверенность, что кредиты, выданные компаниям, которые будут развивать и эксплуатировать объекты вспомогательной инфраструктуры, смогут быть возвращены, поэтому подготовке проектной документации должно уделяться чрезвычайно важное значение. Каждый создаваемый РИФ должен иметь несколько источников финансирования. В качестве одного из наиболее ярких примеров госпожа Пассер привела новый инфраструктурный фонд АСЕАН, созданный в

2011 году. Он использует очень удачную модель государственно-частного партнерства, но рассчитан на развитие очень крупных объектов инфраструктуры. Все стороны ГЧП распределили свои обязанности в рамках РИФ. Как только первые два инвестиционных проекта из общего числа проектов РИФ АСЕАН будут закончены, предполагается вновь выйти на финансовый рынок, чтобы под залог созданной инфраструктуры привлечь новое финансирование. Страны АСЕАН предприняли серьезные шаги для обеспечения работы РИФ. В частности, Правительство Малайзии издало закон, в соответствии с которым Проектная компания РИФ не облагается налогами. АзБР предоставил своих специалистов в качестве персонала Проектной компании. В результате этих мер, принятых всеми странами АСЕАН и международными банками развития, созданный РИФ не имеет больших расходов, что позволяет значительно повысить его эффективность. Еще одним ключевым элементом является прозрачность РИФ

Далее развернулась очень широкая дискуссия по обсуждению Исследования, подготовленного г-жой Пассер. В этой дискуссии приняли участие представители Всемирного банка, BSTDB и IRU. Участники заседания поблагодарили г-жу Пассер за великолепное Исследование и выразили надежду, что его использование при реализации Инициативы Модельного шоссе позволит создать эффективный многосторонний инвестиционный механизм по развитию вспомогательной дорожной инфраструктуры в регионе.

Вторая сессия заседания была открыта выступлением и презентацией Генерального секретаря Межправительственной комиссии ТРАСЕКА г-на Эдуарда Бирюкова. Он проинформировал участников о значении международного мультимодального транспортного коридора Европа – Кавказ – Азия для развития евроазиатских торгово-экономических связей и улучшения сообщений в регионе Черного и Каспийского морей. Европейская Комиссия, являющаяся надежным партнером МПК ТРАСЕКА, оказывает техническое содействие реализации инвестиционных проектов, гармонизации законодательства, совершенствованию тарифной политики, повышению квалификации кадров, укреплению институциональных механизмов в области транспорта в странах-участницах МПК ТРАСЕКА. За годы реализации программы было профинансировано 80 проектов на общую сумму 168,5 млн. евро. В рамках реализованных проектов проделана необходимая работа, способствующая привлечению инвестиций в регион, в частности, в транспортную инфраструктуру ТРАСЕКА, которые составили более 2 млрд. евро. В настоящее время ТРАСЕКА находится на новом этапе своего развития. Основной акцент Стратегии развития ТРАСЕКА до 2015 г. - это взаимосвязь транспортных сетей и создание современной, многофункциональной эффективно-взаимодействующей региональной транспортной системы с постепенной интеграцией в Трансъевропейские транспортные сети. Особый акцент делается на обеспечении дорожной безопасности и развитии транзитных перевозок. На прошедшем в конце 2011 года Девятом заседании Межправительственной Комиссии ТРАСЕКА был утвержден Региональный План обеспечения безопасности дорожного движения. Этот документ нацелен на достижение значительного снижения смертности и травматизма на дорогах. Также значительные усилия прикладываются с целью упрощения процедур пересечения границ. На данном этапе страны ТРАСЕКА приступили и активно внедряют систему «Единого окна» на автомобильных пунктах пропуска, а также новые технологии и оборудование пропускных пунктов, что в свою очередь благотворно сказывается на времени доставки грузов и реализации процесса перевозки. Принцип Единого окна действует в Молдове, Украине, Грузии, Азербайджане и Армении. 27 февраля 2012 года в ходе заседания Постоянного Секретариата, в Брюсселе был подписан Протокол о намерениях между Постоянным Секретариатом МПК ТРАСЕКА и IRU относительно необходимости способствовать разработке и распространению цифровых карт дорог Транспортного Коридора Европа – Кавказ – Азия. Предполагается, что реализация данного проекта качественным образом окажет влияние на время доставки грузов и безопасность транспортировки. Создание качественной инфраструктуры представляет ключевую важность для стран ТРАСЕКА. В этой связи, МПК ТРАСЕКА поощряет участие частного сектора в финансировании транспортных проектов и управлении ими. Партнерство государства с частными инвесторами для развития транспортной инфраструктуры стало широко

распространенной практикой в странах ТРАСЕКА. Для обеспечения более активного информационного взаимодействия стран с потенциальными инвесторами в рамках ТРАСЕКА был создан постоянно действующий механизм, который реализуется посредством Международных Инвестиционных Форумов ТРАСЕКА. В 2010 году в г. Брюсселе состоялся Первый Инвестиционный Форум, в котором приняли участие более 200 человек от 25 стран мира и на котором страны ТРАСЕКА презентовали 20 инвестиционных проектов на сумму свыше 7 млрд. евро перед представителями финансовых кругов мира. Пять инвестиционных проектов касались автодорожной инфраструктуры, и три из них нашли своих инвесторов. Таким образом сегодня реализуются работы по проектам в Грузии: расширение автодороги Зестапони-Кутаиси-Самтредиа на сумму 295 млн долларов, расширение дороги Тбилиси-Рустави на сумму 66 млн евро и проект улучшения автодороги Герееде-Мерзифон в Турции с бюджетом в 300 млн евро. В конце февраля 2012 года в Брюсселе прошел Второй Инвестиционный Форум ТРАСЕКА. Из 39 предложенных инвестиционных проектов было отобрано 12, в т.ч. три по автодорожной инфраструктуре: строительство автодороги Тыргу Муреш-Унгены в Румынии, Строительство участка Слободзея–Джурджулешть в Молдове, а также реабилитация участка автотрассы Чимкент – Ташкент в Казахстане. Также г-н Бирюков проинформировал участников о том, что в 2010 г. на Восьмом Заседании МПК в Брюсселе была утверждена Концепция развития международных автомобильных перевозок на транспортном коридоре Европа-Кавказ-Азия, направленная на повышение конкурентоспособности и привлекательности автомобильных маршрутов ТРАСЕКА, устранение физических и нефизических барьеров, укрепление и расширение регионального сотрудничества. Инициатива IRU МНІ полностью соответствует приоритетам указанной Концепции ТРАСЕКА, поскольку направлена на решение тех же задач - улучшение условий транзита грузов путем совершенствования процедур пересечения границ, развития придорожной инфраструктуры и внедрения современных технологий на межгосударственных пограничных пропускных пунктах. С учетом этого Инициатива IRU "Модельное шоссе" была вынесена на рассмотрение национальных Секретарей стран ТРАСЕКА в рамках Заседаний Постоянного Секретариата в Киеве в 2011 г. и в Брюсселе в феврале 2012 года. Страны ТРАСЕКА поддержали данную инициативу и будут оказывать содействие всем мероприятиям, нацеленным на реализацию этого проекта. Кроме того, Постоянный Секретариат приступил к переговорам с Европейской Комиссией о возможностях изыскания финансовых средств для реализации отдельных сегментов проекта. В заключение г-н Бирюков еще раз подчеркнул, что МПК ТРАСЕКА открыта ко всем инициативам, способствующим укреплению регионального транспортного диалога и обеспечению эффективных и надежных Евразийских транспортных связей.

От имени Генерального секретаря ГУАМ г-на Валерия Чечелашвили участников приветствовал Координатор проектов ГУАМ г-н Сабухи Темиров. Он проинформировал участников о председательстве Азербайджанской Республики в ГУАМ, а также о том, что 6 марта 2012 года в г. Прага (Чехия) проходит Совет министров иностранных дел ГУАМ, на котором будет принят целый ряд решений, в т.ч. о саммите ГУАМ летом 2012 года. Он также отметил, что территория стран ГУАМ объединяет Европу и Азию, а развитие транспорта и увеличение транзитного потенциала – задачи, над которыми работают Правительства всех стран ГУАМ с момента появления Организации 15 лет назад. Проводимая ГУАМ работа очень важна с точки зрения торговли и создания зоны свободной торговли. В частности, только за период с 2005 по 2012 гг. взаимный товарооборот государств-участников ГУАМ возрос более чем в три раза с 1,5 до 5 млрд. долл. США. Для повышения эффективности зоны свободной торговли планируется создать специальный орган, задача которого будет заключаться в координации сотрудничества между государствами-участниками и бизнесом. В настоящее время в рамках сотрудничества ГУАМ-США осуществляется Проект ГУАМ по содействию торговле и транспортировке. Этот проект позволил определить ключевые приоритеты общей транспортной политики и направления гармонизации законодательства в области транспорта. Важнейшими среди них являются создание привлекательного и конкурентоспособного транспортного коридора ГУАМ, совершенствование и повышение эффективности пограничных и таможенных процедур. Работа осуществляется в рамках

Руководящего комитета, последнее (15-е) заседание которого состоялось в конце 2011 года в Батуми (Грузия). На нем обсуждались вопросы создания свободной экономической зоны в Грузии и внедрение процедур электронного декларирования грузов и транспортных средств. Следующими важными документами, содействующими развитию транзитного потенциала ГУАМ, являются принятые летом 2007 года «Соглашение между Правительствами государств - членов ГУАМ о международных мультимодальных перевозках грузов» и «Стратегия развития отраслевого сотрудничества ГУАМ в области транспорта». Также, среди принятых документов важное место занимает Заявление Глав государств-членов ГУАМ о развитии транспортного коридора ГУАМ, в котором поддержаны конкретные проекты по усовершенствованию его инфраструктуры, а также даны поручения разработать комплексную концепцию транспортного коридора ГУАМ. На данный момент в рамках Рабочей группы ГУАМ по транспорту проект концепции разработан и парафирован странами, и в ближайшее время она будет утверждена. В концепции большое внимание уделяется вопросу повышения эффективности транспортного коридора ГУАМ на основе государственно-частного партнерства. В качестве важнейших задач определены: устранение препятствий нефизического характера вдоль коридора, в транспортных узлах и пунктах пересечения границ; повышение их пропускной способности; стимулирование деятельности по согласованию транспортного законодательства. В качестве примера успешной реализации модели ГЧП г-н Темиров проинформировал участников об открытии на транспортном коридоре ГУАМ с 15 марта 2012 года новой (конкурирующей с уже существующей) прямой паромной и контейнерной линии Одесса-Поти-Одесса. Для начала судозаходы будут выполняться один раз в две недели на современном контейнеровозе вместимостью 976 TEUs с последующим увеличением частоты судозаходов до одного раза в неделю. Цели ГУАМ в области развития транспорта и инициатива Модельного шоссе IRU содержат много общих подходов. С учетом этого ГУАМ не только поддержал данную инициативу, но и выступил со-организатором Второго заседания группы экспертов по развитию вспомогательной дорожной инфраструктуры, которое состоялось 10-11 октября 2011 г. в г. Батуми. Большая работа ведется также с внешними партнерами, в частности с Японией для изучения ее опыта в области развития объектов вспомогательной автотранспортной инфраструктуры и управления ее эксплуатацией. В заключении г-н Темиров выразил надежду на то, что тесное сотрудничество Правительств, международных организаций, финансовых институтов и бизнеса, свидетельством чего является заседание в Салониках, сыграют важную роль в процессах регионального сотрудничества в области транспорта на стыке Европы и Азии.

Заместитель Главы Департамента транспортной политики Министерства регионального развития и инфраструктуры Грузии г-н Гогита Гвенетадзе проинформировал о приоритетах Грузии в области развития транспорта, в частности - интеграции Грузии в систему международных перевозок и евроазиатских транспортных связей, реализации транзитного потенциала страны, активного сотрудничества в рамках Программы ТРАСЕКА, интеграции Грузии в Тран-Европейскую транспортную сеть (TEN-T), модернизации транспортной инфраструктуры Грузии, в том числе основных и региональных автодорог, гармонизации законодательства с международными стандартами, содействию устойчивому развитию и доведению безопасности движения до высочайших мировых стандартов. В результате реформ, проведенных в Грузии в апреле 2011 года, созданы три агентства (воздушного, морского и наземного транспорта), которые совместно рассматриваются как Транспортная администрация Грузии, функционирующая в рамках «зонтичного» Министерства экономики и устойчивого развития Грузии. В последние годы в транспортном секторе Грузии имеет место рост всех основных показателей деятельности. Общий объем перевезенных грузов в 2011 году достиг 49 млн. тонн, а пассажиров 331 млн. человек. Объем грузопереработки в портах составил более 22 млн. тонн, а суммарное количество обработанных в морских портах контейнеров вплотную приблизилось к отметке 300 тыс. TEU. Основными торговыми партнерами Грузии являются Азербайджан, Турция и Украина, что во многом определяет конфигурацию международных транспортно-экономических связей страны. Транзитные перевозки через Грузию устойчиво растут все последние годы. Только с 2006 по 2011 год количество грузовиков, проследовавших через Грузию транзитом, возросло на 80% со

102 тыс. единиц в 2006 г. до 183 тыс. единиц в 2011 г. При этом главными пунктами пересечения границ, где концентрируются внешнеторговые и транзитные грузопотоки, являются Сарпи и Красный Мост. Именно эти пункты и включены в состав участка Модельного шоссе на территории Грузии. Очень большое внимание уделяется развитию инфраструктуры, в т.ч. в рамках международных программ, таких как ТРАСЕКА. По состоянию на начало 2012 года 89% всех дорог международного значения в Грузии находятся в отличном состоянии. Только за последние годы было построено 80% новых дорог, реконструировано свыше 3000 км дорог, а суммарный объем инвестиций в дорожный сектор превысил 1,2 млрд. долл. США. Грузия имеет 21 двустороннее соглашение о международном автомобильном сообщении и является стороной 12 международных соглашений и конвенций в области автомобильного транспорта. Одним из главных достижений Грузии является успешно проведенная таможенная реформа, в результате которой был создан единый государственный орган-регулятор, который функционирует на принципах полной прозрачности, а также принят Новый налоговый кодекс Грузии. Одним из главных результатов стало значительное упрощение налоговых и таможенных процедур, а также унификация ставок сборов. Если в 2005 году при осуществлении экспортно-импортных операций требовалось 54 документа, то в настоящее время их число составляет всего два. Важной мерой стало введение электронных налоговых и таможенных деклараций, что значительно упрощает бизнес в Грузии, в том числе в сфере международных автомобильных перевозок. Главные выгоды от осуществленных реформ получил малый бизнес. Введенная система управления рисками позволила разделить весь поток транспортных средств с грузами международной торговли на 4 категории, что позволило существенно сократить время осуществления процедур на пунктах пересечения границы. Лишь незначительная часть транспортных средств следует по «красному» коридору, предусматривающему физический контроль (сканирующие установки позволили сократить время его прохождения до 45 минут). Основной поток транспортных средств следует либо по «желтому коридору» (проверка документов), либо по «зеленому» коридору (отсутствие проверок, время прохождения 10 минут). Кроме того, существует «голубой коридор» для ограниченного числа компаний, подтвердивших свою безупречную репутацию и включенных в т.н. «золотой лист», для которых пересечение границы Грузии является свободным, а процедуры таможенной очистки грузов осуществляются *post-factum*. Кроме того, если ранее контроль транспортных средств на границе Грузии осуществляли 8 различных правительственных служб, то в настоящее время полностью внедрена система «одного окна». В заключение г-н Гвенетадзе сообщил о том, что в настоящее время в Грузии решается вопрос о том, как наилучшим образом реализовать инициативу Модельного шоссе на территории страны. Реализация МНІ будет иметь важное значение для создания свободных индустриальных зон и новых рабочих мест. В качестве таких свободных индустриальных зон рассматриваются Поти-Ракия и Кутаиси. В этих зонах уже работает свыше 20 тыс. человек и в ближайшие годы прогнозируется «взрывной» рост экспортно-импортных операций.

Участники заседания выразили единодушную благодарность представителю Грузии и отметили потрясающий успех его страны в деле создания современной инфраструктуры и проведении институциональных преобразований, в частности, сравнив порт Поти с «региональным Шанхаем». Представитель BSTDB поинтересовался о приоритетах Грузии в области развития вспомогательной инфраструктуры на сети международных автомагистралей Грузии. Г-н Гогита Гвенетадзе поблагодарил всех участников за высокую оценку достижений его страны и, отвечая на заданный вопрос, отметил, что основная автодорожная инфраструктура на основных международных направлениях уже создана. Грузия планирует построить придорожные отели, а также заправочные станции с расположенными совместно пунктами сервисного обслуживания. В этих целях Правительство Грузии оперативно предоставляет инвесторам землю под указанные объекты вдоль дорог.

Второй день заседаний был посвящен технологическим аспектам создания Модельного шоссе.

Координатор проектов Организации Черноморского экономического сотрудничества (ОЧЭС) г-н Евгений Козий проинформировал участников заседания о работе, которую проводит его организация по развитию транспорта в Черноморском регионе. Важную роль в определении целей и задач сыграл Караван вдоль Черноморского автодорожного кольца. 12 грузовиков из всех стран-участниц ОЧЭС преодолели 8500 км за 40 дней. Караван грузовиков стартовал в Белграде и завершился в Стамбуле. Караван продемонстрировал высокий уровень барьеров и несогласованность работы таможенных служб (один день был полностью потерян из-за простоя на российской границе в связи с тем, что представители таможенных органов Российской Федерации не могли согласовать со столицей прохождение каравана). Второй выявленной проблемой является состояние автодорог, значительная часть которых является двухполосной и не удовлетворяет европейским стандартам, применяемым к автомагистралям. Также Караван показал высокий уровень себестоимости перевозок по Черноморскому кольцу. Результаты Каравана позволили определить дальнейшие направления сотрудничества в рамках ОЧЭС в области транспорта. В настоящее время ОЧЭС реализует три меморандума о взаимопонимании, которые направлены на развитие Черноморского автодорожного кольца, облегчение международных грузовых автоперевозок и развитие морских магистралей (предусматривающих развитие автомобильно–морских паромных переправ). Таким образом, реализация трёх меморандумов позволит создать эффективную систему автомобильных сообщений, которая будет способствовать снижению транспортных издержек внешней торговли государств-членов ОЧЭС и повышению привлекательности региона для международного туризма. В настоящее время государства-члены ОЧЭС завершают согласование основного маршрута Черноморского автодорожного кольца, после чего будет начата разработка Мастер-плана (технико-экономического обоснования) развития BSRH. Г-н Козий проинформировал участников о поддержке Инициативы Модельного шоссе Министрами транспорта стран-участниц ОЧЭС, что нашло отражение в Совместном заявлении, принятом по итогам министерской встречи в Москве в октябре 2011 года.

Далее Представитель Департамента международных проектов Компании Egnatia ODOS (Постоянного объединенного технического секретариата Кольцевой автомагистрали вокруг Черного моря) г-жа Анастасия Атанасиаду проинформировала о перспективах разработки Мастер-плана развития Кольцевой автомагистрали вокруг Черного моря. Решение о разработке Мастер-плана было принято на заседании Руководящего комитета в Ростове-на-Дону 27 сентября 2011 года. Все страны должны будут разработать и представить в Объединенный технический секретариат материалы по национальным участкам Черноморского автодорожного кольца, которые затем будут сведены в единый Мастер-план. Финансирование строительства и реконструкции участков Черноморского автодорожного кольца также будет осуществляться каждой страной самостоятельно, однако с возможным привлечением средств от международных финансовых институтов.

Постоянный представитель Республики Армения в ОЧЭС г-н Михаил Варданян проинформировал о развитии автодорожной инфраструктуры, в т.ч. включенной в состав Черноморского автодорожного кольца на территории его страны. Он более подробно остановился на вопросах развития автодорожного коридора Иранская граница – Капан – Ереван – Бавра – Граница Грузии, который связывает Республику Армения как с европейскими странами, так и со странами Центральной Азии и Ближнего Востока. С учетом высокой важности соединения Причерноморья с другими регионами, Республика Армения выступила с инициативой продления Черноморского автодорожного кольца до границы с Исламской Республикой Иран. Соответствующее письмо подписано Правительством Республики Армения и направлено в Постоянный международный секретариат ЧЭС.

Следующую и одну из наиболее интересных презентаций представила г-жа Синем Сенкая, эксперт по международным делам Турецкой компании GTI. GTI – частная компания, созданная в 2005 году и работающая в секторе модернизации и эксплуатации инфраструктуры пунктов пересечения границ на основе одной из моделей ГЧП – «построил – оперируй – передай (BOT). Компания полностью закончила модернизацию 5

пунктов пересечения границы (с турецкой стороны) – HAMZABEYLİ и KAPIKULE (граница с Болгарией), CİLVEGÖZÜ (граница с Сирией), HABUR (граница с Ираком), SARPI (граница с Грузией). Благодаря сдаче в эксплуатацию современных комплексов на этих пограничных пунктах появились новые возможности для 500 различных частных компаний, и созданы 1500 новых рабочих мест. Инвестиции составили свыше 200 млн. долл. США. Опыт эксплуатации созданной современной инфраструктуры демонстрирует сокращение времени простоя транспортных средств на границах на 60-70%. Срок эксплуатации объектов инфраструктуры частной компанией GTI составляет 7-20 лет (после достижения окупаемости проекта вся инфраструктура передается государству). Все государственные функции продолжают осуществлять ответственные чиновники, частная компания GTI лишь предоставляет вспомогательные услуги. При этом наибольшую доходность для GTI имеет функционирование магазинов “duty-free” и автозаправочных станций в пределах пункта пересечения границы (топливо, также как и другие товары duty-free, не включает налогов). В настоящее время начата реализация аналогичных проектов по созданию самой современной инфраструктуры еще 11 пунктов пересечения границы. Также г-жа Сенкая проинформировала участников о правовых аспектах ГЧП по созданию и эксплуатации объектов приграничной инфраструктуры, а также о весомой роли, которую играет Турецкая торгово-промышленная палата TOBB в реализации подобных проектов. В заключение г-жа Сенкая выразила готовность компании GTI войти в число одного из партнеров при реализации Проекта МНІ в части, которая будет касаться развития инфраструктуры пунктов пересечения границы.

Участники заседания поблагодарили г-жу Сенкая за прекрасную презентацию и отметили, что Турецкая Республика является лидером в области создания современной приграничной инфраструктуры. В то же время развитие приграничной инфраструктуры идет на турецкой части границы гораздо быстрее, чем на другой стороне границы многих сопредельных государств. Ярким примером является турецко-болгарская граница, где очереди теперь скапливаются на болгарской стороне. С учетом этого участники заседания призвали все страны более активно сотрудничать по вопросам развития инфраструктуры пограничных переходов и облегчения процедур пересечения границ.

С информацией об украинском опыте развития вспомогательной инфраструктуры выступил Вице-президент Ассоциации международных автомобильных перевозчиков Украины (ASMAP-UA) г-н Леонид Докиль. Он констатировал, что важнейшие автомагистрали Украины пока отстают по уровню оборудования вспомогательной инфраструктурой от аналогичных автомагистралей в странах Европейского Союза. Вместе с тем, проводится большая работа по реконструкции основной дорожной инфраструктуры, в частности на таких магистралях, как Киев – Гомель – Минск, Киев – Одесса, Киев – Харьков – Ростов-на-Дону. Модернизация магистралей Киев – Варшава и Киев – Брянск – Москва уже завершена. Параллельно с реконструкцией дорог ведется и их обустройство. Перевозчики принимают долевое участие в строительстве стоянок для отдыха. Имеется также опыт функционирования компании «Укринтерсервис», предоставляющей услуги для международных автомобильных перевозчиков вдоль основных международных автомагистралей на территории Украины. Кроме этого в Украине разработан типовой сервисный центр, предусматривающий спецстоянки, гостиницы, пункты обслуживания грузовиков и автобусов. С долевым участием перевозчиков на западе страны создаются также грузовые таможенные склады и терминалы. Однако на Востоке страны дефицит подобной инфраструктуры по-прежнему налицо. Г-н Докиль сообщил также о том, что принято построить модельную стоянку для грузовиков на автомагистрали Киев – Харьков, где будут созданы все условия для отдыха, питания и ночлега водителей, в т.ч. беспроводной Интернет, обслуживания транспортных средств и др.

С информацией о зарубежном опыте развития вспомогательной придорожной инфраструктуры выступил консультант IRU г-н Александр Забоев. Он обратил внимание на то, объекты вспомогательной инфраструктуры являются неотъемлемым элементом международных автомагистралей. Без них невозможно развитие перевозок на большие и средние расстояния. Оазисы, представлявшие из себя безопасные стоянки для торговых

караванов, играли огромную роль в развитии Великого шелкового пути. Именно в таких центрах путешественникам и купцам предоставлялось все необходимое и обеспечивалась их полная безопасность. Вдоль таких оазисов начинала процветать местная торговля и промышленность. Правители покровительствовали развитию таких центров на Великом шелковом пути, видя в них залог развития ремесел и торговли. В настоящее время в мире накоплен огромный опыт развития вспомогательной инфраструктуры. Этот опыт может быть условно разделен на обязательные стандарты и рекомендуемые практики. В качестве стандартов г-н Забоев привел Руководство Транс-Европейской автомагистрали (ТЕМ), обязательное для 15 государств-участников этого Европейского проекта. Раздел 5 этого руководства посвящен стандартам в области объектов вспомогательной инфраструктуры – мест отдыха (Rest Areas), сервисных центров (Service Areas), оборудования платных автомагистралей (Toll Facilities), пунктов пересечения границ (Border Crossing Points). В качестве другого примера было приведено Руководство в области сервисных центров на автодорогах в Великобритании. В качестве одного из самых удачных примеров международного опыта г-н Забоев привел наилучшие практики, используемые в Соединенных Штатах. Одним из элементов этих практик является сетевой подход. Вдоль важнейших автомагистралей развиваются сети гостиниц (пример – компания EconoLodge и другие поставщики услуг, включенные в гостиничные цепочки Choise Hotels), сети безопасных парковочных центров (parking lots) для грузовиков (например, Delta Truck Parking в Калифорнии) и т.д. Одним из успешных примеров опыта являются т.н. «оазисы» вдоль автомагистралей в Иллинойсе. Г-н Забоев обратил внимание на то, что даже здесь есть аналогия с Великим шелковым путем. Современная сеть «оазисов» представляет из себя огромные комплексы, включающие стоянки, пункты обслуживания и питания, магазины, кинотеатры и центры развлечения, расположенные на автомагистралях. Данные оазисы располагаются по обе стороны автомагистрали с широкой соединительной пешеходной галереей, проложенной над дорогой. Данные оазисы – центр притяжения не только водителей и путешественников, но и десятков, а иногда сотен бизнесов. Важная особенность подобного бизнеса в США заключается в том, что инициаторами строительства таких объектов всегда выступали нефтяные компании – поставщики топлива совместно с компаниями общественного питания. И этот союз всегда позволял добиться успеха и создавать качественные вспомогательные услуги вдоль дорог. Этот опыт должен быть обязательно учтен при реализации Инициативы модельного шоссе в Центральной Азии и в Черноморском регионе.

Управляющий директор греческой компании АТТИКЕС ДИАДРОМЕС S.A., Президент Греческого института транспортных инженеров г-н Вассилис Халкиас проинформировал об опыте развития и эксплуатации греческой платной автомагистрали АТТИКА. Магистраль развивалась на основе гибридного механизма ГЧП – финансирование шло, как из греческого государственного бюджета, так и из фондов ЕС. Автодорога протяженностью 65 км соединяет Афины с тремя портами – Пирей, Рафина, Лаврио и двумя международными автомагистралями, имеет 39 станций по взиманию оплаты и 195 въездных ворот. Стандартная стоимость проезда по магистрали 2,7 евро, но могут быть и скидки при использовании абонементных карт. Общая стоимость проекта составила 1,3 млрд. евро. Финансирование распределилось следующим образом – 43% - Европейский Союз через Европейский Инвестиционный Банк (EIB), 7% - коммерческие греческие банки, 34% - собственники компании-оператора автомагистрали, 13% - греческие бизнесы-поставщики, 3% - международные банки развития. Реализация проекта имеет длительную историю. Идея проекта появилась в начале 1960-х гг. Вся документация по проекту была подписана в 1992 г., но первые деньги были выделены только в 2000 г. В общей сложности было подписано 274 контракта между различными участниками проекта. Однако после начала проекта возникли ранее не просчитанные риски (связанные с археологическими раскопками), что привело к задержкам. Дорога была сдана в эксплуатацию только в 2004 г. к Олимпийским играм в Афинах. Вместе с тем объемы движения превзошли все самые оптимистичные оценки. По проведенным исследованиям, 99% всех пользователей удовлетворены уровнем безопасности и качества предоставляемых услуг (дорога является одной из самых безопасных в ЕС по числу ДТП и уровню травматизма).

Далее с докладом о роли частного бизнеса в создании, модернизации и управлении вспомогательной придорожной инфраструктурой выступила Президент Группы развития международных проектов «PanaManagement Corporation» г-жа Джульетта Пассер. Она проинформировала о целях и задачах проектных компаний при реализации проектов развития инфраструктуры, а также о возможных моделях государственно-частного партнерства, которые могут быть приняты за основу. При строительстве заправочных станций наиболее распространена модель франшизы, а при развитии логистических центров характерно более тесное сотрудничество государства и бизнеса, поскольку более высок уровень рисков и ответственности. В то же время в последние годы все больше используются гибридные схемы, в которых финансового участия государства может не быть вовсе, однако правительства вносят свой вклад иным образом – через налоговые льготы, бесплатное предоставление в аренду земельных участков, бесплатное подключение объектов к сетям коммуникаций. Для реализации МНП потребуется создание регионального инфраструктурного фонда, однако руководить таким фондом должна проектная компания. Такая компания может быть создана совместно несколькими инвесторами (нефтяными компаниями, компаниями общественного питания, гостиничными цепочками), либо одним из ключевых инвесторов. Вместе с тем, одним из ключевых вопросов все же будет распределение рисков на различных этапах реализации Проекта.

Г-н Панагиотис Патсиадас, заместитель Руководителя Отдела контрактов и предложений в Департаменте международных проектов Компании EGNATIA ODOS S.A. проинформировал участников о роли государства в реализации ведущих проектов в рамках государственно-частного партнерства. В качестве примера были приведены концессионные контракты по строительству участков автомагистрали EGNATIA и соответствующему управлению ими.

Семинар завершился техническим визитом в Центр управления участком автомагистрали EGNATIA, где были продемонстрированы уникальные технические возможности по эксплуатации и регулированию движения на этом важнейшем автодорожном коридоре трансъевропейского значения.

По итогам заседания, а также технического визита, участники единодушно выразили сердечную признательность Правительству Греции, Организации Черноморского экономического сотрудничества, Черноморскому банку торговли и развития, Международному союзу автомобильного транспорта и Компании EGNATIA ODOS за теплый и дружественный прием, а также за превосходную организацию мероприятия.

* * * * *