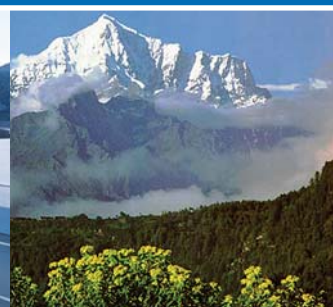
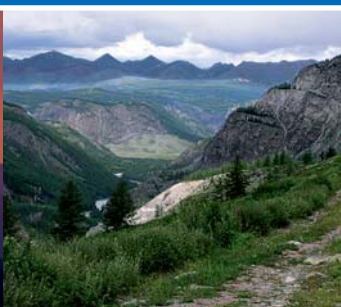


## Возрождение Великого шелкового пути в XXI веке: от теории к практике





**МАРТИН МАРМИ**  
ГЕНЕРАЛЬНЫЙ СЕКРЕТАРЬ IRU

Когда 13 лет назад меня избрали генеральным секретарем IRU, я впервые задумался о возрождении Великого шелкового пути, понимая, что автотранспорт несет мир и процветание. Сегодня инфраструктура и технологии позволяют легко совершить путешествие по этому древнему торговому пути не испытывая тех трудностей, которые приходились на долю путешественников и торговцев сотни лет назад. Но сегодня ни инфраструктура, ни технология не имеют отношения к тому, что не доставки грузов из Азиатско-Тихоокеанского региона наземным транспортом не осуществляются. Причина в политиках и бюрократях, которые не используют существующие инструменты – конвенции и соглашения ООН в области автотранспорта.

В 90гг. изменилась политическая карта Евразии, упал «железный занавес» и проект возрождения Великого шелкового пути пробивает себе дорогу. Правительства объявляют повышение эффективности использования транзитного потенциала приоритетным направлением развития национальной транспортной системы, возникают региональные проекты, международные организации ведут работу по объединению усилий в этом направлении.

Национальные ассоциации международных автоперевозчиков уже на практике доказали, что готовы к перевозкам на большие расстояния. В 2005г. состоялся автопробег, стартовавший с самой западной точки Евразийского континента в Лиссабоне и завершившийся в самой его восточной точке – Владивостоке. В 2005г. международный автокараван Пекин-Брюссель, стартовавший в

ходе 3 Евразийской конференции IRU, показал преимущества автотранспорта в доставке товаров на большие расстояния: отсутствие перегрузок и перевалок груза по маршруту, доставку «от двери до двери», и, самое главное, выигрыш во времени в 2-3 раза по сравнению с доставками морем.

Мешают развитию Великого шелкового пути не состояние инфраструктуры и технологий, а скорее политика и бюрократия, которые сегодня в странах, по которым проходит Великой шелковый путь, не используют эффективные инструменты ООН по содействию международным автоперевозкам, или не выполняют их положения

Я знаю, что усилия по возрождению древней торговой артерии, предпринимаемые на разных уровнях – это ручейки, которые, слившись воедино, образуют полноводную, глубокую торговую артерию – Шелковый путь 21 века.

Это непременно осуществится – экономическая и политическая выгода восстановления Великого шелкового пути очевидна. Там, куда пришел автотранспорт, будь то удаленный кишлак или горный аул, улучшается качество жизни, появляются дополнительные рабочие места. Вопреки утверждению Киплинга, что Восток есть Восток, а Запад есть Запад, и они никогда не сойдутся, такая встреча состоится, и не на границах, разъединяющих людей, а на дорогах Шелкового пути 21 века. Ради этого стоит работать!

«Единство действий во имя лучшего будущего» – девиз IRU. Я уверен, что если мы объединим наши усилия для возрождения Великого шелкового пути, мы добьемся успеха.



## **Игорь Рунов**

ГЛАВА ПРЕДСТАВИТЕЛЬСТВА IRU  
В РЕГИОНЕ СНГ

---

Автомобилизация всех стран, наравне с информатизацией, в наибольшей степени изменили жизнь людей. Автомобиль из роскоши превратился в средство передвижения, а затем и в средство доставки грузов. Грузовой автомобиль занял достойное место в логистической цепочке, благодаря своей уникальной возможности доставлять грузы непосредственно до двери потребителя. Грузовой автотранспорт стал важным звеном мировой экономики, обеспечивающим ее устойчивее развитие. Вместе с тем, глобализация экономики и выделение нового центра мирового производства – Азиатско-Тихоокеанского региона ставят перед автотранспортом новые задачи.

Уже не первый год Международный союз автомобильного транспорта ведет работу по возрождению Великого шелкового пути. Прекративший свое существование в 16 веке, но на протяжении почти двух тысячелетий успешно служивший людям, Великий шелковый путь сегодня снова будоражит воображение ученых, бизнесменов и политиков. Безусловно, в современных исторических реалиях на многочисленных дорогах этой торговой артерии видятся не груженные караваны верблюдов, а современные мощные грузовики.

Международные автоперевозчики уже не однажды доказали, что трансконтинентальные доставки автотранспортом возможны и

экономически эффективны. автокараван Лиссабон-Владивосток в 2004г. и Пекин-Брюссель в 2005г., подтвердили тезис о том, что по времени доставка грузов сухопутным путем из Азии в Европу осуществляются быстрее чем морем в два, а иногда и в три раза. Задача международного бизнес сообщества – дать «зеленый» свет таким перевозкам: сломать стереотипы грузоотправителей о том, что только морем или железной дорогой можно перевозить грузы из Китая или Кореи в Европу, сократить всевозможные простои автотранспорта в пути.

В сборнике, который Вы держите в руках, представлены исследования по возрождению Великого шелкового пути представителей и организаций разных стран: Торговой палаты США, коллектива авторов из России, профессора Нихилеша Долакиа из Индии.

Мнение всех авторов едино: Великий шелковый путь 21 века из Азиатско-Тихоокеанского региона в Европу – это благо для экономики в целом и для тех стран, по территории которых он пройдет. Это дополнительные рабочие места, развитие инфраструктуры, развитие туризма, повышение уровня жизни, политическая стабильность.

Надеюсь, что прочитав этот сборник, Вы разделите нашу мечту о том, чтобы Восток и Запад встретились, и перекрестком этой встречи стал бы Великий шелковый путь.



**Тофик Нуруллаев**  
ПРЕЗИДЕНТ ABADA  
(АССОЦИАЦИЯ МЕЖДУНАРОДНЫХ  
АВТОПЕРЕВОЗЧИКОВ АЗЕРБАЙДЖАНА)

Интенсивная и эффективная интеграция стран Азии и Кавказа в Европейское экономическое пространство невозможна без надежной транспортной связи между ними. Поэтому проект возрождения Великого шелкового пути имеет очень важное значение в развитии экономических связей региона.

Азербайджан, занимая одно из ключевых положений в вопросах создания кратчайших транспортных коридоров в евроазиатском регионе, является крупным транспортным узлом в единой транспортной системе Европа-Кавказ-Азия.

С Бакинского морского порта осуществляются паромные маршруты в крупные порты Каспийского моря – Актау, Туркменбаши, Астрахань, порты Ирана. Азербайджан имеет железнодорожный и автомобильный выход в Черное море через Грузию (кратчайший путь) и Россию, в Персидский залив через Иран с использованием автомобильного транспорта.

Одним из приоритетных и перспективных маршрутов является маршрут Китай-Казахстан (порт Актау)-порт Баку-Грузия (порт Потти).

Сеть автомобильных дорог республики сформирована годами, однако качественные показатели дорог и путепроводов довольно низкие и требуют реконструкции, а некоторые и нового строительства.

Основными автомобильными дорогами, по которым проходит межгосударственный поток транспортных средств с грузом и пассажирами, являются: Баку-Аляты-Гянджа-Казах-граница Грузии (азербайджанский сегмент коридора ТРАСЕКА), протяженностью 508 км. и граница России-Баку-Астара грани-

ца Ирана (азербайджанский сегмент коридора «Север-Юг»), протяженностью 521 км.

Азербайджан с 2004г. также стал полноправным членом коридора «Север-Юг». Этот коридор позволит связать Россию и другие северные страны через Азербайджан, Иран, Пакистан с Индией и странами Персидского залива.

За 2005г. по азербайджанской части коридора ТРАСЕКА перевезено 41,5 млн.т. груза (27,5% из общего объема перевозок грузов), из них: железной дорогой – 53%, автомобильным транспортом – 29%, водным транспортом – 18%.

Программа «Шелковый путь» в Азербайджане представлена несколькими проектами. В 2007г. будет введен в строй 85-километровый участок автодороги Кази Магомед-Кюрдамир, а также автодорога Кюрдамир-Уджары-Евлах-Гянджа протяженностью 188 км. и автодорога Гянджа-Казах-граница Грузии протяженностью 132 км.

В 2008г. в эксплуатацию будет пущена обновленная трасса Баку-граница России протяженностью 208 км. и дорога Аляты-Астара (граница Ирана) протяженностью 243 км. Уже построена дорога Алят-Гаджигабул и 11 км. трассы Баку-граница России.

Для региона большую важность имеет реализация проектов: ТРАСЕКА, коридор «Север-Юг» и строительство дороги Карс-Ахалкалаки-Тбилиси-Баку. Последний проект позволяет соединить новыми железнодорожными линиями Азербайджан, Турцию и Грузию с выходом на европейские и азиатские рынки. Транзит по направлениям Великого шелкового пути станет привлекательным, надежным и экономичным для перевозчиков.



**Николай Боровой**  
ПРЕЗИДЕНТ БАМАП  
(АССОЦИАЦИЯ МЕЖДУНАРОДНЫХ  
АВТОПЕРЕВОЗЧИКОВ БЕЛАРУСИ)

В Республике Беларусь, как и во всем мире, идея возрождения Великого шелкового пути принята позитивно и получила высокую оценку.

Главная ее цель видится не столько в возрождении древних коммуникаций, сколько в призыве к странам на Великом шелковом пути стать открытыми друг для друга, обеспечить свободу передвижения граждан, свободу торговли, не воздвигать барьеры, мешающие экономическому развитию, человеческим контактам, сотрудничать на взаимовыгодной и равноправной основе.

В последние годы торгово-экономическое сотрудничество между Китаем и Беларусью развивается достаточно динамично. Китай является крупнейшим торговым партнером Беларуси в азиатском регионе. Беларусь занимает 5 место среди стран СНГ по объему торговли с КНР. Товарооборот между Китаем и РБ по итогам 2005г. составил 715 млн.долл. (увеличение по сравнению с аналогичным периодом 2004г. составило 163%), экспорт – 431 млн.долл. (152%), импорт – 284 млн.долл. (181%), сальдо положительное – 147 млн.долл. Планируется в ближайшие 1-2г. поднять объем двусторонней торговли до 500 млн.долл. В рамках реализации договоренностей, достигнутых в ходе визита главы государства в Китай, будет открыт веб-сайт по вопросам торгово-экономического сотрудничества Беларуси и Китая.

Традиционно при ввозе-вывозе товаров в/из Беларуси и в/из Китая используется мор-

ской транспорт. Заключение соглашения по международному автомобильному сообщению между правительствами Беларуси и Китая станет первым этапом по пути освоения белорусскими перевозчиками нового рынка услуг на международном транспортном коридоре «Восток-Запад». Транспортные министерства Беларуси и Китая проводят работу по заключению Меморандума между министерством транспорта и коммуникаций Республики Беларусь и министерством транспорта Китайской Народной Республики о взаимопонимании по вопросам сотрудничества в области автомобильного, внутреннего водного транспорта и строительства соответствующей инфраструктуры. Проектом указанного Меморандума предусмотрено осуществить подготовку к подписанию двустороннего межправительственного соглашения о международном автомобильном сообщении в целях создания правовой базы организации международных автомобильных перевозок по территориям государств сторон. В соответствии с Программой активизации белорусско-китайских отношений на 2006-10гг. предусмотрено разработать и подписать указанный Меморандум в 2006г.

Ассоциация БАМАП поддерживают усилия Представительства МСАТ в СНГ и разработанный им план действий по реализации проекта возрождения Великого шелкового пути.



**МАХСАД САКТАГАНОВ**  
ПРЕЗИДЕНТ КАЗАТО  
(СОЮЗ МЕЖДУНАРОДНЫХ  
АВТОМОБИЛЬНЫХ ПЕРЕВОЗЧИКОВ  
РЕСПУБЛИКИ КАЗАХСТАН)

Имея обширную территорию в центре Евразийского субконтинента, Казахстан служит естественным сухопутным мостом между странами Азиатско-Тихоокеанского региона, Центральной Азии и Европы.

Казахстанские операторы уже накопили значительный опыт организации транзитных перевозок грузов из КНР в Россию, Украину, Кыргызстан, Узбекистан, Туркмению, Таджикистан, Армению, Азербайджан, Афганистан.

Вместе с тем, практически весь грузооборот между КНР и Евросоюзом обеспечивается морским транспортом.

В последнее время Международный союз автомобильного транспорта (IRU) уделяет большое внимание возрождению Великого шелкового пути.

Стремясь максимально использовать свой транзитный потенциал, а также обеспечить дальнейшее развитие международных автомобильных перевозок, Казахстан выступил с Новой Евразийской автотранспортной инициативой (NELTI), проектом «зеленого» автотранспортного коридора между Китаем и европейскими государствами. Работа над проектом ведется в рамках кластерной инициативы и исполнения соответствующих пунктов Плана мероприятий по созданию и развитию пилотного кластера «Транспортная логистика», утвержденного постановлением Правительства от 20 июня 2005г. №633. В рамках этого проекта в сент.- окт. 2005г. прошел первый автокараван по маршруту КНР –

Астана – Москва – Рига – Вильнюс – Варшава – Берлин – Брюссель.

Общая схема транспортировки грузов по маршруту КНР – Европа определяется экономической целесообразностью доставки грузов от двери до двери. Маршрут планируется из КНР через намечаемый к строительству логистический центр на казахстанско-китайской границе, а также возможно создание второго логистического центра в Европе (предположительно в Латвии).

Создание постоянного Евроазиатского транспортного коридора, обеспечивающего эффективную доставку грузов автомобильным транспортом между странами Азиатско-Тихоокеанского региона и Европой, соответствует экономической политике транзитных стран, по которым проходят маршруты проекта, и интересам производящих, торговых и транспортных компаний-участников внешнеторговых отношений.

Одним из основных ключевых факторов запуска проекта в стадию практической реализации явилось создание компании «Фонд NELTI», призванной объединить усилия транзитных стран по созданию инфраструктуры для обеспечения «зеленого» коридора и эффективной доставки грузов на всем протяжении трансасиатского сухопутного маршрута. В ближайшей перспективе данный коридор должен превратиться в крупнейшую на Евроазиатском пространстве «сухопутную автотранспортную линию».



**Юрий Сухин**  
ПРЕЗИДЕНТ АСМАП  
(АССОЦИАЦИЯ МЕЖДУНАРОДНЫХ  
АВТОПЕРЕВОЗЧИКОВ РОССИИ)

Ассоциация международных автомобильных перевозчиков России (АСМАП) поддерживает инициативы, направленные на проработку осуществления перевозок грузов автомобильным транспортом по одному из маршрутов Шелкового пути, включающим территорию России, поскольку это наиболее удобное и привлекательное для таких перевозок направление.

За прошедшие 14 лет с даты подписания Соглашения между правительствами РФ и КНР о международном автомобильном сообщении китайское направление перевозок динамично развивалось и в результате стало одним из наиболее важных для российских международных автоперевозчиков.

АСМАП считает перспективным как развитие двусторонних отношений между Россией и Китаем, так и направление части грузопотоков торговли Китая с европейскими странами транзитом по территории РФ, в том числе автомобильным транспортом, по железной дороге или в мультимодальном сообщении.

Реальность использования автомобильного транспорта для осуществления трансграничных евро-азиатских перевозок продемонстрировал успешный экспериментальный автопробег Пекин – Астана – Москва – Вильнюс – Рига – Брюссель, проведенный в сент.-

окт. 2005г. под эгидой МСАТ. По мнению АСМАП, имеются все необходимые технические и технологические предпосылки для реализации перспективного плана возрождения маршрута Шелкового пути, проходящего по территориям Китая, Казахстана и России.

Вопросы организации перевозок автомобильным транспортом или с его участием в принципе достаточно отработаны и успешно применяются при осуществлении перевозок в рамках сотрудничества между европейскими странами. Вместе с тем применение различных технологических схем при осуществлении перевозок грузов в/из Китая требует совместного рассмотрения и решения с участием, в первую очередь, представителей России, Китая, а также Казахстана ряда вопросов, в том числе по определению маршрутов выполнения перевозок и согласованию транзитного таможенного режима.

Хотелось бы выразить надежду, что компетентные органы смогут использовать открывающиеся благоприятные возможности в обеспечении товарооборота между Россией и Китаем и между Китаем и Европейским Союзом эффективными услугами автомобильного транспорта и мультимодальных перевозок.

Со своей стороны, АСМАП готова принять активное участие в реализации указанных выше возможностей.



**КАХРАМОН СИДИКНАЗАРОВ**  
ПРЕЗИДЕНТ AIRCUZ  
(АССОЦИАЦИЯ МЕЖДУНАРОДНЫХ  
АВТОПЕРЕВОЗЧИКОВ УЗБЕКИСТАНА)

Насущная потребность в развитии экономических, культурных, дипломатических связей привела к возникновению различных торговых путей. Наибольшую известность приобрела сеть маршрутов, названная «Великий шелковый путь», возникшая более 2000 лет назад. Большая территория Евразии была покрыта этой сетью, по которой шел интенсивный обмен материальными и духовными ценностями.

В период своего расцвета Великий шелковый путь и его ответвления составляли самый длинный маршрут в мире, простираясь от побережья Атлантического океана в Испании до Шанхая в Китае. Этот маршрут пересекался множеством дорог меридиального направления, связывающих Среднюю Азию с Индией и другими южными странами евразийского континента. Сегодня Великий шелковый путь это не просто сеть маршрутов из Европы в Азию, а трансконтинентальная концепция интеграции государств Европы и Азии.

Установление удобных и кратчайших коммуникаций с центрами мировой торговли стало стратегически важной задачей Республики Узбекистан с первых лет ее независимости. Успешно реализуется взаимовыгодная интеграция национальной транспортной системы в систему международных транспортных коридоров. Республика присоединилась к 55 международным конвенциям в сфере транспорта, заключила более 140 многосторонних и двусторонних соглашений, реализуются региональные транспортные программы. Ведется строительство и реконструкция магистральных автодорог, входящих в состав международных транспортных коридоров.

В рамках Великого шелкового пути может быть реализован потенциал скоростной автомагистрали Андижан-Ташкент-Нукус-Кунград, удовлетворяющей по своим техническим характеристикам международным требованиям. Между правительствами Республики Узбекистан и Кыргызской Республики подписано Соглашение о проектировании, реконструкции и эксплуатации автомобильной дороги Ташкент-Андижан-Ош-Сарыташ-Иркештам, которая соединяет автомагистраль Е-40 с автомобильными дорогами Китая. Подписано Соглашение между правительствами Китайской Народной Республики, Кыргызской Республики и Республики Узбекистан о международном автомобильном сообщении.

Развивается Трансафганский коридор, который соединяется с узбекскими автодорогами широтного направления (европейские автомагистрали Е-40 с ответвлением Е-007, Е-60, Азиатские автомобильные дороги АН5, АН7, АН62, АН63). Ведутся работы по совершенствованию Трансафганского международного транспортного коридора на участке автомобильной дороги «Самарканд-Гузар-Термез». Подписано «Положение о Межгосударственном координационном совете по реализации Трансафганского коридора» между Афганистаном, Ираном и Узбекистаном.

Реализуются транспортные проекты ТРАСЕКА. Интенсифицируется транспортное сотрудничество в рамках ШОС. После присоединения республики к ЕврАзЭС ведется работа по расширению перечня транспортных маршрутов Евразийского экономического сообщества за счет транспортной инфраструктуры Республики Узбекистан.



# Возрождение Великого шелкового пути в XXI веке: от теории к практике

---

Возрождение Великого шелкового пути в XXI веке: от теории к практике. Совместный проект Международного союза автомобильного транспорта и редакции [www.polpred.com](http://www.polpred.com). М., янв. 2007г. 228 стр.

ISBN 5-900034-43-7.

Агентство Бизнес-Пресс, 119049 Москва, Бол. Якиманка 35, стр. 1, т/ф (495) 238-6458, 238-9587, [info@polpred.com](mailto:info@polpred.com).  
Отпечатано в ФГУП «ПИК ВИНТИ», 140010 Люберцы, Октябрьский пр-т 403.

Справочники ПОЛПРЕД  
Совместно с журналом «Коринф» Минэкономразвития РФ. Совет послов  
Агентства содействия торговле и инвестициям – ИНФОРМВЭС  
Москва – 2007г.

---

# СОДЕРЖАНИЕ

---

<b>«Автомобильный транспорт - важнейшее связующее звено на пути к прогрессу» Дубайская декларация IRU от 16 марта 2006г.....</b>	<b>3</b>
<b>Декларация по вопросу развития международных автомобильных перевозок грузов Принята на Конференции МСАТ в Пекине 27 сент. 2005г.....</b>	<b>4</b>
<b>Совместное заявление Евро- Азиатской встречи министров транспорта (Совместное Пекинское заявление) Принято в Пекине, КНР, 27 сент. 2005г.....</b>	<b>6</b>
<b>Возрождение Шелкового пути для формирования Евро- азиатских автотранспортных связей Информационный документ, представленный министерством комму- никаций Китая на Совещании министров транспорта Экономической комиссии ООН в АТР, окт. 2006г., Южная Корея.....</b>	<b>7</b>
<b>Наземные перевозки между Европой и Азией Анализ экономической целесообразности. US Chamber of Commerce, Ramboll Danmark .....</b>	<b>9</b>
<b>Транс- азиатские автоперевозки. Возможности Индии Под редакцией Никилеш Дхолакиа Путь до Европы • IRU • TIR • Шелковый путь • Индия .....</b>	<b>24</b>
<b>Великий шелковый путь в третьем тысячелетии — эра автомобиля Под общей редакцией к.э.н. И.Б.Рунова .....</b>	<b>44</b>
<b>Глава 1. От Марко Поло до ТРАСЕКИ: развитие торговли и транспортных связей между Европой и Азией.....</b>	<b>46</b>
Евроазиатский сухопутный мост • Экономический рост в странах АТР • Перспективы торговли • Перевозки грузов между Европой и Азией	
<b>Глава 2. Деятельность международных организаций по развитию транспортных связей Европа - Азия .....</b>	<b>67</b>
ООН • ЕЭК ООН • ЭСКАТО ООН • IRU • ЕКМТ • ЕС • ОЧЭС	
<b>Глава 3. Автомобильные перевозки между Европой и Азией.....</b>	<b>80</b>
Инфраструктура автомобильных перевозок грузов между Китаем и Европой • Автотранспортные компании • Объемы и номенкла- тура перевозимых грузов • Технологии перевозок • Подготовка водителей • Обратная загрузка • Сроки доставки • Барьеры в сфере международных автоперевозок • Региональная экономи- ческая интеграция	
<b>Глава 4. Сценарии возрождения Великого шелкового пути.....</b>	<b>89</b>
Перспективы экономики Китая и Индии • Сухопутный транспорт- ный мост между Европой и Азией • «Евроазиатский транспортный проект»	
<b>ТРАНСПОРТ ЗА РУБЕЖОМ • Обзор прессы.....</b>	<b>125</b>

## **«Автомобильный транспорт - важнейшее связующее звено на пути к прогрессу»**

Дубайская декларация IRU

---

Любая современная экономика или общество для того, что бы функционировать, нуждается в транспорте.

Автомобильный транспорт является основным средством для достижения этой цели.

Автомобильный транспорт стал важнейшим производственным инструментом в экономиках всех стран, предоставляя своим клиентам и, в конечном итоге, потребителям высококачественные услуги, и таким образом, являясь важнейшим связующим звеном на пути к прогрессу.

Без эффективного автомобильного транспорта не может быть устойчивого развития, которое определено в «Целях Тысячелетия», принятых Организацией Объединенных Наций. Поэтому для достижения поставленных экономических, социальных и экологических целей политика правительств должна быть направлена на облегчение, а не препятствование автомобильным перевозкам.

Экономика и торговля во всем мире могли бы развиваться более динамично в результате расширения сотрудничества в области развития дорожной инфраструктуры и автотранспорта, а также установления надежных правовых рамок для управления международными и транзитными автоперевозками. Этот процесс должен сопровождаться устранением нефизических барьеров в области автотранспорта, вызванных искусственными и бюрократическими формальностями, блокирующими автоперевозки в и между странами.

IRU, члены-ассоциации IRU и автотранспортные операторы, признавая роль, которую автомобильный транспорт играет в экономике, социальном и экологическом прогрессе, и в соответствии со стратегией «Трех i», принятой IRU (innovation, incentives, infrastructure) как наиболее эффективного пути для достижения устойчивого развития, основанного на инновациях, стимулировании и инфраструктуре, приняли на себя обязательство по удовлетворению потребностей прогресса в мобильности.

Но полностью потенциальный вклад автомобильного транспорта в современное общество может быть реализован только в том случае, если все участники, включая тех, кто принимает политические решения, будут тесно сотрудничать с автотранспортной отраслью с целью

### **ДОСТИЖЕНИЯ УСТОЙЧИВОГО РАЗВИТИЯ ЧЕРЕЗ**

- признание того факта, что современное общество нуждается в эффективной логистике, и что автомобильный транспорт играет основную роль в эффективных цепочках поставок, пассажирских перевозках и интермодальных транспортных системах;
- признание и дополнение инициатив автотранспортной отрасли. Необходимо предлагать реальные стимулы для того, чтобы ускорить вклад автотранспортных операторов в охрану окружающей среды путем введения инновационных мер. Но инновации могут полностью принести пользу только в том случае, если правительства будут гарантировать наилучшее использование существующей инфраструктуры и адекватно инвестировать в создание новой инфраструктуры с целью ликвидации «узких» мест и ее недостающих звеньев;
- признание того, что растущий спрос на автотранспортные услуги неотделим от экономического роста, в то время как рост автоперевозок может рассматриваться отдельно от их влияния на экологию. Таким образом, правительства должны изменить политику, направленную на перераспределение структуры перевозок, препятствующую развитию автомобильного транспорта, что в итоге оказывает более значительное негативное влияние на экономику в целом;
- проведение устойчивой политики в области энергетики, путем создания резервов нефтепродуктов для транспорта, в частности, для коммерческого автотранспорта, для которого нет экономически эффективных альтернативных источников энергии. Значительные инвестиции в создание более экологичных автотранспортных средств могут дать эффект только в том случае, если повсеместно доступными будут топливо и присадки соответствующего качества;
- повышение уровня безопасности дорожного движения путем выявления основных причин дорожно-транспортных происшествий с участием коммерческих транспортных средств, причем эти данные должны быть основаны на научных исследованиях;

- применение решений по созданию устойчивых и интегрированных транспортных систем, пролагающих дорогу для дальнейшего развития автотранспорта и, таким образом, создающих надежную основу для экономического процветания и социального прогресса;

#### ДОСТИЖЕНИЯ УПРОЩЕНИЯ АВТОПЕРЕВОЗОК ПУТЕМ

- дальнейшего развития открытой торговли, транспортных систем и мобильности людей, являющихся предсказуемыми и не дискриминационными как с национальной, так и международной точки зрения, путем снижения до минимума бюрократических барьеров на пути движения и транзита людей, грузов, автотранспортных средств и их водителей;
- поощрения строгого соблюдения и выполнения конвенций ООН в отношении упрощения перемещения грузов и пассажиров международным автомобильным транспортом и создания благоприятных условий для пересечения границ и транзитных перевозок, так как нефизические барьеры по-прежнему остаются основным препятствием для дальнейшего развития автотранспорта;
- введения и применения эффективных фискальных, социальных и технических правил. Правительства должны полностью соблюдать принцип не дискриминации между различными видами транспорта;
- подготовки транспортных операторов к конкуренции на современном рынке. Обеспечение честной конкуренции в рамках автотранспортной отрасли и между различными видами транспорта является одним из важнейших условий для повышения эффективности и конкурентоспособности. Соответствующее финансовое положение и профессиональное мастерство транспортных менеджеров, а также высококачественная подготовка водителей являются чрезвычайно важными для предоставления обществу и экономике в целом качественных услуг. Использование, среди прочего, международного признания, обеспечиваемого Академией IRU и широкой сетью ее аккредитованных учебных центров;
- принятия мер для эффективного уменьшения потенциальных рисков и опасностей на международном автомобильном транспорте путем предотвращения нападений на водителей, угонов автомашин и кражи грузов, и создание, среди прочего, сети безопасных парковок;
- обеспечения стран, не имеющих выхода к морю, многие из которых являются развивающимися странами, доступом к преимуществам автотранспорта, таким образом, способствуя экономическому и социальному развитию этих стран. В этом отношении чрезвычайно полезными могут стать проекты, подобные проекту «Шелковый путь».

Призывая посредством этой Декларации правительственных партнеров автотранспортной отрасли выполнять свою роль, IRU и его ассоциации члены также берут на себя обязательства, направленные на улучшение состояния общества в целом, путем предоставления более качественных и экологичных автотранспортных услуг.

Дубаи, 16 марта 2006 года

### Декларация по вопросу развития международных автомобильных перевозок товаров

Принята на Конференции МСАТ в Пекине 27 сентября 2005г.

Представители автотранспортной индустрии, участвующие в 3-й Евроазиатской конференции Международного союза автомобильного транспорта, организованной совместно МСАТ и Министерством коммуникаций Китайской Народной Республики, с Китайской ассоциацией автомобильного транспорта, выступающей в качестве принимающей стороны, состоявшейся в Пекине 26-27 сент. 2005г., приняли настоящую Декларацию.

Делегаты Конференции приветствовали итоги состоявшейся в Пекине 27 сентября 2005г. Евроазиатской встречи министров транспорта, которые отражены в принятом министрами Заявлении, указывающем на решающую роль автомобильного транспорта как движущей силы экономического процветания и социального прогресса, а также и на необходимость способствовать его развитию.

Грузоперевозки автомобильным транспортом играют ключевую роль в обеспечении социально-

экономического прогресса в Европе и Азии, поскольку они способствуют производственным процессам в глобальной системе поставок. Они показали свою эффективность в качестве мощного средства перемещения товаров в системе внешней торговли, обеспечивая распределение материальных благ на обоих континентах.

Вступление в мировую систему и быстрый рост экономики Китая и других стран Азии открыли перспективы и поставили новые задачи перед индустрией логистического обеспечения. Сектор перевозок демонстрирует высочайшие темпы роста с тех пор, как Китай открыл двери в мир и его экономика вышла на путь стремительного развития. Это с особой наглядностью проявилось со вступлением Китая в ВТО.

Вопрос дальнейшего развития торговых и транспортных отношений в рамках Европы и Азии и между ними выдвинулся на первый план в последние два года. Автомобильный транспорт нередко является единственным средством обес-

печения важнейших внешнеторговых грузоперевозок между странами Азии. Это в особенности касается стран, не имеющих выхода к морю. Автомобильный транспорт открывает пути реального решения вопроса о перевозках между двумя континентами определенных видов грузов в качестве альтернативы морскому и воздушному транспорту, развитие которого тормозится возрастающей нагрузкой на аэропорты и гавани.

Глобальные процессы требуют и глобальных решений в форме многостороннего подхода и гармонизированных законодательных рамок для автомобильного транспорта на основе правовых документов, разработанных ООН (ЭКЕ, ЭСКАТО) и другими международными организациями.

В транспортную индустрию необходимы целенаправленные инвестиции для обеспечения ее надежного развития во всех регионах мира. Эта отрасль должна обеспечивать экономическую эффективность операторов путем применения новейших технических достижений в качестве основы эффективности и рентабельности предоставляемых услуг. Автомобильный транспорт призван повысить качество услуг в соответствии с постоянно возрастающими требованиями заказчиков в отношении их качества и объема.

С этой целью индустрия автомобильных грузоперевозок, сами перевозчики и их ассоциации стремятся:

- **способствовать прогрессивной интеграции рынка автотранспортных услуг** с использованием прямых и опосредованных форм кооперации компаний между операторами Европы и Азии, а также их интеграции в целостную логистическую систему, включающую также и другие виды транспорта в рамках мультимодальных операций;
- **способствовать развитию автомобильного транспорта путем присоединения к конвенциям ООН, регулирующим функционирование международного автомобильного транспорта, стран Азии и Европы и применению ими этих документов** посредством поддержки, оказываемой ассоциациями правительственным органам в странах Азии путем анализа и выявления положительного воздействия таких конвенций на практическое осуществление трансграничных перевозок;
- **уменьшать искусственные и бюрократические преграды на пути торговли и грузовых перевозок в Азии и Европе** посредством распространения и применения положений международных соглашений и конвенций по автомобильному транспорту среди операторов перевозок и водителей в Европе и Азии, в частности, в отношении применения транспортных и таможенных документов, а также посредством запросов, направляемых государственным органам с целью упрощения контрольных операций на основе последних достижений в области технологий и процедур контроля;
- **повышать безопасность на автомобильном транспорте** путем принятия и исполнения отраслевых рекомендаций и контрольных документов по вопросам безопасности; способствуя осознанию

значения мер безопасности по всей системе поставок, в частности, в отношении повседневной работы транспортных менеджеров, водителей грузовиков, отправителей, операторов перевозок опасных грузов и операторов, работающих в тесном контакте с таможенными властями; и работая с правительственными органами в отношении расширения партнерства между частным и правительственным секторами в целях повышения безопасности на автомобильном транспорте на основе сбалансированного применения мер безопасности и обеспечения операций;

- **показывать преимущества стратегии МСАТ «3i» по устойчивому развитию** претворяя на практике наилучшие отраслевые рекомендации, предлагаемые МСАТ. К ним относятся наиболее наглядные примеры выполнения перевозчиками требований по обеспечению надежности перевозок и их позитивной реакции на соответствующие правительственные инициативы. Они также охватывают применяемые компаниями системы стимулирования, как, например, меры по экономии горючего. Они указывают на преимущества новейших технических достижений в области транспорта, а также связанных с этим инвестиций в государственные и частные инфраструктуры и оптимальное их использование. В этом отношении современные дороги и автомагистрали в расширенной системе «Шелкового пути» представляют собой неотъемлемый элемент межконтинентального Сухопутного моста между Азией и соседними континентами;
- **разрабатывать реальные меры по обеспечению благоприятных условий, а также стимулировать усилия самой автотранспортной индустрии, направленных на снижение аварийности на дорогах** расширяя исследование причин аварийности, способствуя осознанию водителями грузовиков опасности аварий, применению основополагающих правил, запрещающих превышение скорости и употребление алкоголя за рулем, и осуществлению регулярных проверок систем безопасности транспортных средств, а также расширяя систему обучения в области безопасности на дорогах;
- **повышать качество автотранспортных перевозок и систем логистики** стимулируя разработку и гармонизацию программ обучения для профессиональных водителей и транспортных менеджеров, а также для любых других работников, занятых в автотранспортной индустрии, путем расширения системы Академии МСАТ и полезной деятельности аккредитованных в ней обучающих организаций;
- **совершенствовать межорганизационные контакты, регулярные обмены и сотрудничество** транспортных операторов и их ассоциаций в трансграничных отношениях, с тем чтобы обеспечить более высокую эффективность и экологичность автотранспортных услуг и способствовать повышению благосостояния народов, росту экономики и занятости посредством развития торговли на Евразийском пространстве.

## Совместное заявление Евро-Азиатской встречи министров транспорта

(Совместное пекинское заявление)

Принято в Пекине, Китайская Народная Республика, 27 сентября 2005г.

Министры транспорта и аккредитованные представители, выступающие по поручению министров, из Республики Азербайджан, Республики Беларусь, Китайской Народной Республики, Чешской Республики, Грузии, Греции, Исламской Республики Иран, Республики Казахстан, Монголии, Исламской Республики Пакистан, Республики Польша, Румынии, Словацкой Республики, Республики Турция, Украины и Социалистической Республики Вьетнам, прибывшие по приглашению министра коммуникаций Китайской Народной Республики, приняли участие в Евро-Азиатской встрече министров транспорта, состоявшейся в Пекине 26-27 сентября 2005г. под эгидой Министерства коммуникаций КНР и Международного союза автомобильного транспорта (МСАТ).

На встрече были также представлены международные организации и финансовые учреждения, включая Экономическую и социальную комиссию по Азии и Тихому Океану ООН (ЭСКАТО ООН), Экономическую комиссию по Европе ООН (ЭК-ЕООН), Европейскую Комиссию (ЕК) и МСАТ.

Интенсивные дискуссии по широкому кругу вопросов проходили в открытом и конструктивном духе по теме «Способствовать развитию и сотрудничеству в области автомобильного транспорта на Евро-Азиатском пространстве».

### МИНИСТРЫ ДОГОВОРИЛИСЬ, ЧТО

развитию экономики и торговли в Европе и Азии может в большой степени способствовать укрепление взаимного сотрудничества в развитии дорожной инфраструктуры и транспорта и в создании надежной правовой основы для регулирования и обеспечения трансграничных и транзитных перевозок и для устранения административных (нефизических) барьеров в автомобильном транспорте, которые создаются искусственными и бюрократическими формальностями, перекрывающими надежное автотранспортное сообщение на внутренних линиях стран Европы и Азии и между ними, под эгидой международных организаций и финансовых институтов.

### МИНИСТРЫ

- с удовлетворением отмечая ощутимый прогресс, достигнутый в последние годы в развитии автодорожной инфраструктуры на евроазиатском континенте, а также решения, используемые странами этого региона в деле развития автомобильного транспорта, обеспечивающего надежную основу для дальнейшего расширения транспортного сотрудничества между Европой и Азией;

- сознавая, что административные (нефизические) барьеры все еще остаются основным препятствием на пути дальнейшего развития автомобильного транспорта;

- учитывая значение безопасности на дорогах в обеспечении экономического развития и социального благосостояния на евроазиатском пространстве;

- признавая важность укрепления двустороннего и многостороннего сотрудничества в области автомобильного транспорта между странами Азии и Европы, гармонизированного развития дорожной инфраструктуры и образования евроазиатского транспортного коридора и транспортной сети для обеспечения транзитных перевозок;

- подтверждая конструктивную роль международных организаций и финансовых институтов в деле дальнейшего развития дорожной инфраструктуры и транспортных связей внутри Азии и Европы и между ними;

- полностью сознавая необходимость обеспечить для внутриконтинентальных, не имеющих выхода к морю стран доступ к сети автомобильных дорог с тем, чтобы способствовать развитию экономики и торговли этих стран;

### ПРИНИМАЮТ НА СЕБЯ ОБЯЗАТЕЛЬСТВА

1. укреплять дружественное и взаимовыгодное международное сотрудничество в области развития дорожной инфраструктуры и транспорта, с тем чтобы способствовать экономическому процветанию и социальному прогрессу стран Азии и Европы;

2. интенсифицировать усилия по развитию дорожной инфраструктуры в деле создания евроазиатского транспортного коридора, с тем чтобы проложить дорогу для роста автотранспортных перевозок;

3. поощрять применение соответствующими странами конвенций ООН, которые облегчают международные автотранспортные перевозки и создают благоприятные условия для трансграничных и транзитных перевозок путем устранения административных (нефизических) барьеров, связанных с искусственными и бюрократическими формальностями, имея в виду облегчить автотранспортные перевозки между Азией и Европой;

4. создать открытую и устойчивую интегрированную транспортную систему, с тем чтобы обеспечить безопасные, эффективные, надежные и экологичные услуги по грузовым и автотранспортным перевозкам;

5. принимать действенные меры для устранения потенциально опасных факторов на международном автомобильном транспорте и повышать способность автомобильного транспорта реагировать на чрезвычайные ситуации в случае природных бедствий, что должно обеспечить, таким образом, спасение людей и транспортных средств;

6. изучить возможность создания действующего на регулярной основе механизма по контактам и обменам между странами новейшей информацией и передовыми технологиями в области развития автомобильного транспорта;

7. призвать соответствующие международные организации и финансовые институты оказывать помощь в развитии евроазиатского автодорожного коридора;

8. предложить МСАТ и далее играть активную роль в развитии международного автомобильного транспорта.

## Возрождение Шелкового пути для формирования евро-азиатских автотранспортных связей

ИНФОРМАЦИОННЫЙ ДОКУМЕНТ, ПРЕДСТАВЛЕННЫЙ МИНИСТЕРСТВОМ КОММУНИКАЦИЙ КИТАЯ  
НА СОВЕЩАНИИ МИНИСТРОВ ТРАНСПОРТА ЭКОНОМИЧЕСКОЙ КОМИССИИ ООН  
В АЗИАТСКО-ТИХООКЕАНСКОМ РЕГИОНЕ (UNESCAP), ОКТЯБРЬ 2006Г., ЮЖНАЯ КОРЕЯ.

Министры и представители министерств выразили глубокую признательность министру коммуникаций Китайской Народной Республики за организацию данной Встречи, а также искреннюю благодарность за оказанное им гостеприимство.

В последние годы правительство Китая придает огромное значение международному сотрудничеству в области автомобильного транспорта со странами Азии и Европы. С 1991г. Китай заключил 10 межправительственных двусторонних соглашений в области автомобильного транспорта и 3 межправительственных многосторонних соглашения в области автомобильного транспорта с 10 соседними странами, включая Россию, Монголию и Казахстан. В результате, Китай открыл более 60 портов с более чем 200 дорожными маршрутами для международных грузовых и пассажирских перевозок. В 2005 г. автомобильное движение за границы Китая и в Китай достигло 1,32 млн. транспортных средств, перевозящих, в общей сложности, 7,96 млн. пассажиров и 9,73 млн.т. грузов соответственно.

Правительство Китая на основе тщательного анализа предложило предварительную программу формирования евро-азиатских автотранспортных связей, основной идеей которой является поощрение большего объема инвестиций в развитие дорожной инфраструктуры соответствующими странами и поиск дополнительной финансовой поддержки у таких финансовых организаций как Всемирный банк и Азиатский банк развития с целью ускорения формирования следующих трех автотранспортных маршрутов Восток-Запад, связывающих Китай, Центральную Азию и Европейский континент.

1. Маршрут: Китай-Казахстан-Россия-Европа (северный маршрут евро-азиатских межконтинентальных автотранспортных связей). Участок дороги, пролегающий по китайской территории этого маршрута в основном состоит из национальной автомагистрали и пограничных дорог портов Хоргос, Бакету и Алашенкау (Hurgos, Baketu and Alashankou), каждая из которых была реконструирована до уровня дорог высокого класса. Этот маршрут формирует один из главных дорожных коридоров, связывающих Азию и Европу.

2. Маршрут: Китай-Казахстан-Каспийское море-Европа (срединный маршрут евро-азиатских межконтинентальных автотранспортных связей). Этот маршрут является удобным автодорожным путем, пролегающим из Китая в Европу через внутренние районы Казахстана и Каспийское море.

3. Маршрут: Китай-Центральная Азия (Кавказский регион/Иран-Турция)-Европа (южный маршрут евро-азиатских межконтинентальных автотранспортных связей). Этот маршрут начинается из Ляньюнганга (Lianyungang), проходит на запад к Урумчи и Каши (Urumqi and Kashi) и соеди-

няется с Кыргызстаном через порты Тургарт и Иркештан (Turgart and Irkeshtan). Он мог бы быть продлен до Европы либо через Центральную Азию и Кавказский регион, либо через Центральную Азию, Иран, Турцию и пролив Босфор. Этот маршрут пролегает через главные столицы и крупные города стран Центральной Азии, такие как Бишкек, Душанбе, Ташкент, Куляб, связывая Китай, Центральную Азию, Западную Азию и Европу.

Упомянутые три восточно-западные автотранспортные маршруты, как только они начнут функционировать, значительно приблизят Китай и Северо-Западную Азию к Центральной Азии и Европе, создавая более благоприятные автотранспортные условия для развития экономических и торговых связей между Китаем, Россией и странами Центральной Азии, Южной Азии и Европы.

Великий прорыв был совершен в отношении строительства участков упомянутых автотранспортных маршрутов на территории Китая. В октябре прошлого года была принята в эксплуатацию национальная автомагистраль Ляньюнганг-Хоргос (Lianyungang-Hurgos), общей протяженностью 4395 км.

В дополнение к развитию дорожной инфраструктуры китайское правительство также приняло на себя обязательство улучшить правовую систему для упрощения формальностей в области автомобильного транспорта и устранения нефизических барьеров с целью осуществления транзита и содействия трансграничным перевозкам между Китаем и соответствующими странами, расположенными вдоль Шелкового пути. В настоящее время государства-члены Шанхайской организации сотрудничества, а именно: Китай, Россия, Киргизстан, Таджикистан, Казахстан и Узбекистан, ведут переговоры о заключении «Межправительственного соглашения между государствами-членами ШОС о содействии международному автомобильному транспорту», которое, как только оно вступит в силу, обеспечит надежную правовую гарантию упрощения формальностей для автомобильного транспорта в регионе.

Для того, чтобы ускорить строительство нового Шелкового пути и содействовать сотрудничеству в области автомобильного транспорта в регионе, Правительство Китая и Международная дорожная федерация успешно совместно провели третью Международную конференцию по Шелковому пути в Ксиньяне (Xi'an), Китай, 26-28 окт. 2004г.. На Конференции и Совещании министров присутствовали министры, заместители министров и высокопоставленные представители правительств из 11 стран, расположенных вдоль древнего Шелкового пути, включая Армению, Азербайджан, Грузию, Исламскую Республику Иран, Республику Корея, Кыргызстан, Пакистан, Таджикистан, Турцию, Туркменистан и Узбекистан, а так-

же должностные лица Экономической комиссии ООН в Азиатско-тихоокеанском регионе, Шанхайской организации сотрудничества, Всемирного банка и Азиатского банка развития. Участвующие страны тепло приветствовали выдвинутую Китаем инициативу по «укреплению сотрудничества в области автомобильного транспорта для строительства нового Шелкового пути, заявляя об их обязательствах достигнуть регионального экономического процветания и социального прогресса путем дальнейшего развития сотрудничества в области автомобильного транспорта. На Совещании министров было также единогласно принято Заявление совещания министров, подтверждены желание и решимость участвующих стран развивать инфраструктуру, укреплять сотрудничество и ускорить решение проблемы упрощения формальностей в области автомобильного транспорта.

### **Проблемы развития евро-азиатских автотранспортных связей**

Международное сотрудничество в области автомобильного транспорта между Китаем и другими странами, расположенными вдоль Шелкового пути, достигло достаточного развития. Тем не менее, из-за диспропорции в географических и экономических условиях существует несбалансированность в сотрудничестве в области транспорта. Международному автомобильному транспорту все еще наносится вред многими проблемами, в частности, следующим.

1. Двусторонние и многосторонние соглашения должным образом не реализуются, а нефизические барьеры до сих пор существуют. Некоторые страны по тем или иным причинам не имеют необходимых законов и правил, а их службы, отвечающие за исполнение законов и правил, и пограничные службы развиты недостаточно. Все это оказывает серьезное и негативное влияние на экономическую деятельность транспортных предприятий и на развитие двустороннего сотрудничества.

Неравномерное развитие автотранспортной инфраструктуры среди этих стран как результат относительно низкого уровня экономического развития и различий в национальных условиях также сдерживает развитие регионального сотрудничества в области транспорта и свободное перемещение грузов, капитала, технологии и людей.

### **Предложения по совершенствованию евро-азиатских автотранспортных связей**

Китай и другие страны, расположенные вдоль Шелкового пути дополняют друг друга экономически и обладают огромным потенциалом для взаимного сотрудничества. Поэтому, существует настоятельная необходимость в развитии транспорта и содействия сотрудничеству. Китайское правительство во взаимодействии с заинтересованными странами примет ряд прагматичных и эффектив-

ных мер для разрешения главных проблем евро-азиатских автотранспортных связей.

1. Осуществит активные подготовительные действия для реализации механизма Китайско-Центрально-азиатского подкомитета по сотрудничеству в области транспорта таким образом, чтобы решать проблемы сотрудничества в области автомобильного транспорта путем консультаций. Предпримет более интенсивные усилия для укрепления трансграничного автотранспортного сотрудничества и изучения проблем заключения соглашений об упрощении формальностей в области международного автомобильного транспорта, пытаясь создать благоприятные условия для трансграничных перевозок и дальнейшего устранения нематериальных барьеров для трансграничного транспорта, содействуя, таким образом, сотрудничеству в области упрощения формальностей и ускоряя региональную экономическую интеграцию.

2. Будет оказывать приоритет созданию межконтинентальных транспортных коридоров; ускорит заключение многосторонних соглашений в области автомобильного транспорта между шестью государствами-членами ШОС. В большей степени будет осуществляться инвестирование в развитие транспортной инфраструктуры, посредством изыскания разных финансовых ресурсов, особенно, финансовой помощи международных финансовых организаций, для постоянного улучшения технических условий дорог с тем, чтобы создать подходящие для международного транспорта технические средства. В то же время, должны быть приняты эффективные меры по обеспечению безопасности транспортных средств и пассажиров.

3. Создаст открытую, устойчивую и интегрированную систему транспорта, которая будет разработана для упрощения процедур очистки транспортных средств, предоставления безопасных, эффективных, надежных, благоприятных для окружающей среды услуг, давая, таким образом, импульс развитию региональной экономики и торговли.

4. Будет полностью использовать преимущества соответствующих стран и международных организаций с точки зрения людских ресурсов и опыта для расширения технического сотрудничества и укрепления инициатив по обучению.

5. Будет и в дальнейшем улучшать обмен информацией между Китаем и Шанхайской организацией сотрудничества, консолидировать ресурсы, координировать и осуществлять сотрудничество по различным каналам и в разных формах; будет последовательно реализовывать интеграцию технических стандартов транспортной инфраструктуры, упрощение формальностей и стандартизацию путем гармонизации транспортной политики и правил, а также использования наилучших практик с тем, чтобы внести более значительный вклад в совместное процветание, развитие и социальный прогресс региона.



# Наземные перевозки между Европой и Азией

## Анализ экономической целесообразности

Июль 2006г. Вашингтон · Копенгаген · Брюссель · Москва · Афины · Берлин

Торговая Палата США  
1615 H Street, N.W. Washington, D.C. 20062 U.S.A.  
Тел. +1 202 463 5460, www.uschamber.com

Ramboll Danmark A/S  
Bredevej 2. DK-2830 Virum, Denmark  
Тел. +45 4598 60000, www.ramboll.dk

Сегодня в международной торговле при перевозке грузов в контейнерах наземный путь между Азией и Европой практически не используется и не занимает какой-либо ощутимой доли коммерческого рынка контейнерных перевозок грузов, хотя и является одним из древнейших путей в мире.

В данном исследовании под словом «контейнер» подразумевается стандартный 40-футовый контейнер FEU, если нет других уточнений. Один FEU равен двум TEU (20-футовый контейнер), в нем обычно перевозится до 26 т. или 67 куб.м. грузов. Примерно столько же грузов может перевезти стандартный европейский грузовик. Все чаще 40-футовые контейнеры (или два 20-футовых контейнера) грузятся на грузовик в порту и затем доставляются грузополучателю напрямую.

В межконтинентальных грузовых перевозках между Азией и Европой преобладают морские перевозки. Международные морские операторы значительно расширили возможности своего флота для удовлетворения требований грузоотправителей, что привело к устойчивому ежегодному увеличению количества контейнеров, вывозимых из Азии, в 2 раза. Что касается перевозок особо ценных грузов и грузов, которые требуют быстрой доставки и перевозятся воздушным транспортом, то здесь наблюдается похожая тенденция.

Объем международных перевозок грузов в контейнерах, перевозимых наземным транспортом между Азией (Китай) и Европой, очень ограничен. Железнодорожный транспорт, в частности, по Транссибирской железной дороге, может перевезти 3-4% от нынешнего объема грузов, в основном из Северного Китая и Корейского полуострова, однако существует некоторая неопределенность относительно количества и типов грузов, перевозимых в контейнерах по этим дорогам.

На долю автомобильного транспорта (грузовики) приходится менее 1% всех контейнерных перевозок между Азией и Европой.

### Перевозки контейнеров с полной загрузкой между Китаем и Европой

(миллионы 20-футовых контейнеров)

	На запад	На восток	Всего
Морской транспорт.....	4,5	2,5	7,0
Железнодорожный транспорт.....	< 0,2	< 0,1	< 0,3
Автотранспорт (грузовики).....	< 0,03	< 0,03	< 0,06

Объектом этого исследования является сравнение морских, воздушных, железнодорожных и автомобильных перевозок грузов в контейнерах. Основной рассматриваемый маршрут: Китай (Шанхай)-Западная Европа. Морские перевозки являются дешевыми и надежными, но транзитное время у таких перевозок значительное. Напротив, воздушный транспорт выполняет перевозки очень быстро, но дорого.

Стоимость автомобильного транспорта в 3-4 раза выше, чем при морских перевозках, а тран-

зитное время на неделю меньше. Однако существуют большие возможности дальнейшего сокращения транзитного времени автомобильных перевозок. При железнодорожных перевозках стоимость выше, чем при морских, но транзитное время непредсказуемо.

В целом, за последние десятилетия транспортные расходы и транзитное время сократились. Особо ценный груз может быть перевезен вокруг всего мира всего за долю своей розничной цены. Одновременно для грузоперевозчиков все более важным становится доставка груза строго по расписанию, так как современные производственные процессы требуют наличия очень надежных цепочек поставок.

Перевозки являются циклическим бизнесом, и любой дисбаланс между пропускными способностями контейнерного флота и спросом на груз быстро отражается на ставке фрахта. Так как транспортная отрасль реагирует на изменения в пропускной способности и соотношении спроса/предложения на основных торговых путях, то ставки фрахта за контейнеры могут значительно изменяться даже в течение нескольких месяцев. Было доказано, что расходы при использовании наземного транспорта более стабильны, по крайней мере, при сравнении ставок морских перевозок со ставками на автомобильные перевозки на высоко развитых рынках.

В объемах этих основных линий существует значительный увеличивающийся дисбаланс, при этом более половины контейнеров из Европы и США возвращаются в Азию порожними. Это влечет за собой большие расходы для операторов в отношении подсылки оборудования, а также появление очень низких ставок фрахта на этих участках.

Поскольку объемы перевозок возросли, то существующие инфраструктуры в портах и возможности дальнейших интермодальных перевозок (грузовиками или по железной дороге) практически достигли предела. Перегруженность постепенно привела к задержкам и нарушениям важнейших цепочек поставок, например, в 2004г., когда порты на западном побережье США были перегружены. К началу сентября в портах на рейде стояло 22 контейнеровоза в ожидании причала. Ситуация нормализовалась только к концу ноября, когда время оборачиваемости судна составляло 3-4 дня по сравнению с 7-10 днями в предыдущие месяцы.

Перегруженность в основных контейнерных портах не только выявила необходимость увеличения пропускной способности портов и возможностей наземных мультимодальных перевозок, но и привлекла внимание к новым возможностям в разработке транспортных концепций, которые

помогли бы избежать перегруженности на основных направлениях. Автомобильные перевозки предлагают гибкие решения, которые по определению означают перевозки «от двери до двери», что обычно и предпочитают грузоотправители.

Сейчас в области автомобильного и железнодорожного транспорта существует множество проектов, которые находятся в процессе разработки и направлены на улучшение возможностей наземных перевозок между Азией и Европой. Исходя из потенциально достижимых транспортных расходов и соответствующего транзитного времени, эти новые проекты смогут, хотя бы теоретически, конкурировать с возможностями морских перевозок, в частности, если речь идет о доставке до пунктов назначения, расположенных далеко от моря.

Кроме того, учитывая значение современных интегрированных систем производства, а также потребность в быстрых и своевременных транспортных перевозках, высокая стоимость товарно-материальных запасов рассматривается вместе с расходами на перевозку и транзитным временем.

Анализ показывает, что в отношении грузов, которые требуют быстрой доставки, а также особо ценных грузов, транзитное время при перевозке автомобильным транспортом короче на одну неделю, по сравнению с морской перевозкой, что поможет выровнять разницу в непосредственных (прямых) расходах на перевозку. Причина в том, что высокая стоимость товарно-материальных запасов ассоциируется с грузами, которые требуют быстрой доставки. Поэтому, основываясь на расчете комбинированной перевозки и стоимости товарно-материальных запасов, анализ показывает, что автомобильный транспорт может конкурировать с преобладающим видом транспорта (морским транспортом) в отношении перевозки особо ценных грузов, которые требуют быстрой перевозки, а также (при одинаковых условиях) с воздушным транспортом. Подчеркивается, что точная оценка надбавки за более короткое транзит-

ное время может производиться только отдельным перевозчиком, а результаты не могут быть обобщены.

Важнейшие вопросы будущего развития евроазиатских автомобильных перевозок включают в себя необходимость надежного обеспечения более короткого и предсказуемого времени прохождения границ, а также времени, затрачиваемого на выполнение таможенных формальностей. Существуют экономические неопределенности, в том числе вопросы, связанные с государственными субсидиями на дизельное топливо и необходимость поддержания и улучшения автотрасс и другой инфраструктуры.

И, наконец, все больше внимания уделяется содействию развитию торговли и транспорта. Многосторонние организации, действующие в этом регионе (Азиатский банк развития, Всемирный банк, различные структуры ООН), прилагают большие усилия для выработки решений по вопросам облегчения перевозок. Другие ассоциации, представляющие транспортный бизнес, в частности, Международный союз автомобильного транспорта (IRU), постоянно работают над увеличением потенциала перевозок для экономик стран, не имеющих выхода к морю, а также для улучшения условий наземных перевозок.

Такое широкое участие в улучшении условий перевозок является жизненно важным для достижения следующей цели: грузовые автопоезда, курсирующие по Евроазиатскому континенту, должны стать коммерческой реальностью и рассматриваться в качестве реальной альтернативы существующим видам транспорта.

Торговая палата США в Вашингтоне (далее – Палата) обратилась к Ramboll Denmark с просьбой провести исследование, в котором будет проанализирована возможность сделать наземные перевозки, и, в частности, автомобильные перевозки, более конкурентоспособными по сравнению с преобладающими на сегодняшний день морскими перевозками.

### Автокараван Пекин-Брюссель

*В ноябре 2005г. в Пекине состоялась встреча министров транспорта 17 стран Азии и Европы. Ссылаясь на 3 Евроазиатскую конференцию IRU (Международного союза автомобильного транспорта) по проблемам автомобильного транспорта, которая прошла в Пекине за 2 месяца до этой встречи, министры подчеркнули экономические потребности, а также особенности своих экономик, и заявили следующее:*

*«Экономическое и торговое развитие в Азии и Европе будет значительно улучшено благодаря укреплению сотрудничества в области автодорожной инфраструктуры и развитию транспорта. Более того, при содействии международных организаций и кредитно-финансовых учреждений необходимо установить надежные правовые рамки, регулирующие облегчение пересечения границ и транзитных перевозок, а также устранить нефизические барьеры, вызванные искусственными и бюрократическими формальностями, которые блокируют облегчение автомобильных перевозок между странами Азии и Европы».*

*Министры также признали, что автомобильный транспорт является важнейшим, экономически эф-*

*фективным и своевременным решением для удовлетворения изменений в области торговли и производства в районах, расположенных вдоль древнего Шелкового пути между Азией и Европой.*

*Одновременно был проведен замечательный тест-драйв: в рамках Евроазиатской автотранспортной конференции был дан старт автокаравану Пекин-Брюссель, который завершился 17 окт. 2005г. в Брюсселе. Целью каравана Пекин - Брюссель была демонстрация того, что автомобильный транспорт является эффективным средством доставки грузов наземным путем между Европой и странами азиатского и тихоокеанского региона.*

*Караван был организован ассоциациями-членами IRU: CRTA (Китай), Kazato (Казахстан), АСМАП (Российская Федерация), Linava (Литва) и ZMPD (Польша). После перегрузки контейнеров под карнетами TIR грузовики отправились в рейс через территории Казахстана и России в ЕС. Благодаря хорошей дорожной инфраструктуре вдоль всего 12000-километрового пути из Пекина в Брюссель грузовики стандарта Евро-4 с 2 водителями на борту завершили рейс по графику и без каких-либо технических осложнений.*

В исследовании анализируются транспортные расходы на перевозку грузов в контейнерах «от двери до двери», а также сравнивается общее время перевозки «от двери до двери», затрачиваемое на существующих сегодня морских и сухопутных маршрутах между Китаем и пунктами конечной доставки.

В докладе приводится примерная стоимость перевозки «от двери до двери» 20- и 40-футовых контейнеров, а также общее время этой перевозки (включая время ожидания в портах погрузки и выгрузки), сравнивается надежность/безопасность существующих морских и наземных маршрутов между Китаем и пунктами конечной доставки.

В докладе сравниваются транзитное время и расходы на перевозку, исходя из ставок фрахта, полученных в результате опроса грузоперевозчиков и транспортных экспедиторов при выборе соответствующих пунктов назначения, и устанавливается их связь с общими направлениями и характеристиками ставок фрахта и транспортных решений.

### Транспортные решения при перевозках между Азией и Европой

Интегрированные всемирные производственные системы, сформированные в течение последних десятилетий, зависят от доступности эффективных транспортных решений.

Для компаний стало необходимо получать гарантии, что их глобальные цепи поставок являются эффективными, а для достижения этой цели они могут полагаться на эффективные транспортные и логистические решения. Услуги включают в себя целый комплекс деятельности, направленной на обеспечение эффективных перевозок сырья, промежуточных продуктов и конечных продуктов между поставщиками, производителями и потребителями. Профессионалы в области транспортных и логистических услуг контролируют эти факторы и потоки грузов, комбинируя консультации в области цепочек поставок, управление перевозками, грузовые перевозки и другие связанные с ними услуги с обеспечением своевременной доставки, а также непрерывного производства и более низкой стоимости продукции.

В течение последних десятилетий во всех видах транспорта произошли значительные сокращения в транспортных расходах и транзитном времени.

Транспортные расходы. С 1950гг. в экономиках промышленно развитых стран происходило постепенное и значительное сокращение транспортных расходов. Например, в области грузовых автоперевозок дерегулирование увеличило конкуренцию и стимулировало интермодальное сотрудничество между автомобильными и железнодорожными перевозками. Кроме того, увеличение грузоплотности автотранспортных средств привело к увеличению полезной нагрузки, а улучшение автодорог привело к сокращению транзитного времени.

За 30 лет, прошедших с 1970гг. и постепенной контейнеризации международных коммерческих перевозок, расходы на международные морские перевозки уменьшились — в некоторых случаях до четверти от первоначального объема (в долларах США).

Это, в основном, является результатом развития глобальной сети контейнерных перевозок грузов, хотя подобные модели долгосрочного серьез-

ного сокращения транспортных расходов также наблюдаются и в области рынка транспортных услуг для массовых грузов.

Межконтинентальные морские транспортные расходы составляют всего небольшую часть от розничной стоимости товара — ставка фрахта за морскую перевозку составляет менее 2%. Приведем несколько практических примеров, чтобы продемонстрировать это утверждение:

- транспортные расходы на всю перевозку «от двери до двери» пары спортивной обуви из прибрежных районов Азии до пункта назначения на западном побережье США составляют примерно 0,25 центов;

- транспортные расходы на морскую перевозку одного видеомегакристалла из Азии в США составляют примерно 1 доллар.

В области воздушных перевозок также наблюдалось значительное снижение стоимости и большая доступность новых интегрированных концепций перевозок и продуктов.

Этому процессу подверглись все основные экономики мира: в 2005г. американский бизнес импортировал в США 11 млн. грузных контейнеров. Ежедневно через порты США проходят контейнерные грузы стоимостью 1,5 млрд.долл.

В 2006г. при запланированном росте торговли транспортная отрасль обработает около 12 млн. импорта грузных контейнеров. Рост торговли ожидается и после 2006г. Потребности всего транспортного сектора в обработке таких больших объемов грузов являются чрезвычайно важными и одновременно представляют собой сложную задачу для всей американской экономики.

«Низкие транспортные расходы делают производство кукол Барби экономически выгодным для фабрики, расположенной в Китае. Используя в изготовлении кукол волосы из Японии, пластик из Тайваня и американские красители, фабрика затем доставляет эти куклы девочкам по всему миру», — пишет Марк Левинсон в своей книге «Как контейнеры уменьшили мир и увеличили мировую экономику» (The Box: How the Shipping Container Made the World Smaller and the World Economy Bigger (Princeton University Press, 2006).

Транзитное время. Появление современных транспортных решений значительно сократило транзитное время международных перевозок. Контейнеризация, улучшение логистических операций в целом, экономия, обусловленная ростом масштаба перевозок, улучшенные технологии производства грузовиков, судов и терминалов, а также создание скоординированных транспортных сетей сократили транзитное время в области внутренних и международных перевозок.

До 1970г. могло потребоваться 40 дней для доставки генерального груза из Гонконга до пункта назначения в Европе, а сегодня на это уходит 3 недели.

Значительный рост международных перевозок также привел к затруднениям в возможностях транспортных сетей, перегруженности и «узким местам» в системе международных перевозок. Невозможность морских терминалов расширить портовые мощности и недостатки инфраструктуры в целом, включая автотрассы, железнодорожные пути и терминалы, все чаще приводят к задержкам и нарушению важнейших цепочек поставок.

Сталкиваясь с риском перегруженности портов, задержек и дорогостоящих нарушений в це-

пях поставок, компании, перевозящие свои грузы в контейнерах из Северной Америки, Европы и Азии, вынуждены решать ряд сложнейших задач для избегания негативного воздействия на свой бизнес и, в итоге, нанесения вреда международной торговле.

Диверсификация портов и использование альтернативных путей перевозки грузов является ключевым решением этой сложнейшей задачи.

Международные морские перевозки. Спрос на международные перевозки, измеряемые в объеме, почти полностью удовлетворяются морским транспортом. Морской транспорт отвечает потребностям бизнеса в дешевых, надежных и эффективных перевозках благодаря созданию глобальной сети операторов контейнерных перевозок. Для подобного развития есть 3 основных причины (Stopford 2000):

- контейнеризация перевозок генеральных грузов позволила использовать автоматизацию, что привело к снижению издержек на единицу продукции;
- экономия, обусловленная ростом масштаба перевозок, в основном благодаря использованию более крупных контейнеровозов, в сочетании с созданием оживленных и согласованных глобальных сетей (обычно основанных на принципе терминальной технологии перевозок);
- расширение возможностей международной связи (от телексов, факсов, EDI до более современных решений на основе интернета).

За 1995-2005гг. общее количество полностью загруженных контейнеров, перевезенных во всем мире, увеличилось более чем в 2 раза, произошли значительные изменения в моделях и структуре.

Три основных межконтинентальных торговых маршрута: тихоокеанский, Азия-Европа и трансатлантический. Хотя внутриазиатские перевозки полностью загруженных контейнеров больше, чем любые межконтинентальные линии, именно межконтинентальные торговые линии и, в частности, перевозки на тихоокеанском направлении лидируют в области цены. Именно на этих трех направлениях операторы впервые внедряют новые технологические решения, приходят к единому расписанию навигации и реконфигурации глобальных сетей.

Количество контейнеров, отправляемых из Китая в пункты назначения в Европе, продолжает увеличиваться. Анализ отрасли показывает, что их доля составит более 50% всего трафика из Азии в Европу. Это означает не менее 4,5 млн. полностью загруженных контейнеров в 2005г. Ежегодные темпы роста оцениваются в 10% в 2006 и последующих годах.

Предполагают, что на направлении Азия-Северная Америка (восточное направление) доля экспорта из Китая составляет более 60%, а значит, примерно 7 млн. полностью загруженных контейнеров перевозятся в восточном направлении из Китая в США. Половина этих контейнеров направляется в порты в районе Лос-Анжелеса, остальные либо отправляются в другие порты на западном побережье США, либо перевозятся через Панамский канал в порты на восточном побережье США. Из-за более высоких транспортных расходов и нехватки мощностей, все большее количество контейнеров, предназначенных для портов восточного побережья США, направляется на запад из Азии через Суэцкий канал.

Экспорт. Азия развивается очень быстро и занимает все более значительную долю всего экспорта полностью загруженных контейнеров. С 1995г. экспорт контейнеров с Дальнего Востока в остальные страны увеличился в 3 раза (включая внутриазиатские перевозки). В 2004г. его доля составила 55% (в 1995г. она составляла 40%). Более половины полностью загруженных контейнеров, экспортируемых в мире, перевозятся из Азии. В течение последнего десятилетия эта доля постоянно растет.

Импорт. По сравнению с долей импорта контейнеров Азия опять занимает лидирующее место, так как более 1/3 мирового импорта (грузовые контейнеры) приходится на Азию. Эта доля не изменилась в 1995-2005 гг.

Сегодня Северная Америка имеет большую долю импорта, чем 10 лет назад, которая охватывает 25% мирового импорта (грузовые контейнеры). Доля импорта Европы постоянна (16-17%), а доля остальных стран мира изменилась вслед за долей Северной Америки.

Дисбаланс в контейнерных перевозках. Одной из основных черт мировой контейнерной торговли является дисбаланс. Из Азии вывозится больше грузовых контейнеров, чем ввозится обратно. По оценкам отрасли этот дисбаланс значительный. Однако для трех основных линий межконтинентальной торговли (Азия-тихоокеанский регион, Азия-Европа и трансатлантический регион) этот дисбаланс увеличился, при этом более 50% контейнеров как на направлении Азия-Тихоокеанский регион, так и на направлении Азия-Европа возвращаются в Азию порожними.

Дисбаланс существовал и 10 лет назад, но в гораздо меньших масштабах (в пределах 20-30%). По оценкам TSA (The Transpacific Stabilisation Agreement) — группы, в которую входят крупнейшие контейнерные линии, работающие в тихоокеанском регионе (март 2006г.), — в 2006г. расходы на возврат оборудования увеличатся на 11%. Это произойдет из-за дисбаланса в оборудовании и грузах в размере 2,8 к 1 на рынках Азии и США в пользу импорта в США, и колебаний дисбаланса 4,3 к 1 на рынке Китай — США.

Используемые трансатлантические направления относительно сбалансированы, но сегодня все большее количество полностью загруженных контейнеров направляется на запад. Дисбаланс между восточным и западным направлениями перевозок напрямую влияет на ставки, которые международные транспортные операторы устанавливают на свои услуги.

Обычная ставка фрахта в 2005г. за перевозку 40-футового контейнера из Китая на западное побережье США составляла 2500 долл. (включая все портовые сборы на обоих концах), при этом ставка фрахта за такие же контейнеры, но перевозимые в обратном направлении, будут составлять менее половины этой суммы. Дисбаланс имеет такое же влияние и на ставки фрахта на груз, перевозимый из Европы в Азию.

Надежность и перевалка груза. Высокие объемы и экономия, обусловленная ростом масштаба перевозок, связанная с морским и воздушным транспортом, привели к повышению надежности. Недавнее исследование, проведенное Drewry, показывает, что 80% морских судов, работающих на разных морских перевозчиков, прибывают с за-

держкой менее 1 дня, а некоторые перевозчики обеспечивают даже значительно более высокую надежность (Drewry Shipping Consultants, 2006 «Container Shipping Insights, 1Q06»). В целом очевидно, что надежные морские перевозки являются доступными и могут рассматриваться в качестве стандарта, при этом грузоотправители не платят дополнительные деньги за предоставляемые им первоклассные услуги.

Операторы портового терминала производят с каждым полностью загруженным контейнером не менее 2 действий (при загрузке и выгрузке). Однако, поскольку контейнеры часто перегружаются в основных узловых портах, то при перевозке контейнера в портах часто производится больше действий. В 2005г. на терминалах было обработано 250 млн. контейнеров.

Перегрузка контейнеров составляет значительную часть увеличения пропускной способности контейнеров во многих крупных контейнерных портах. Например, Сингапур является типичным портом перегрузки, так как из него вывозится небольшое количество экспортных грузов из отдаленных частей страны. В основном он является узловым грузовым портом для всего региона. Контейнеры проходят через Сингапур — груженные или порожние — и перегружаются для дальнейшей отправки до пунктов назначения.

И наоборот, Шанхай в основном используется для экспорта грузов, которые были произведены в Китае. Такие порты, как Лонг Бич (Калифорния), сочетают в себе функции перегрузочного порта и пункта конечного назначения. Примеры также можно найти на Ближнем Востоке, где такие порты как Салала (Оман), Джедда (Саудовская Аравия) и Дубай (ОАЭ) в последние годы быстро выросли в основном благодаря перегрузке грузов, в этих портах внутренний/региональный спрос (импорт/экспорт) составляет меньшие, но постоянно растущие объемы.

Перегруженность портов и терминалов. Перегруженность в портах перегрузки является важнейшим вопросом, который операторы международных перевозок должны решать в организации маршрутов перевозок контейнеров и приведении сетей в порядок. Перегруженность в портах отправления и назначения является гораздо более сложной задачей и включает в себя большое количество участников, в том числе портовые терминалы, таможенные службы и операторов, организующих интермодальные перевозки грузов в порт и из порта на грузовиках, по железной дороге или на баржах.

Естественно для получателя груза не имеет значения, произошла ли задержка в получении контейнера из-за проблем в порту перегрузки, на портовом терминале в пункте отправления/назначения, или она вызвана узкими местами на каких-то участках интермодальной перевозки, производимой автомобильным транспортом или по железной дороге.

Однако для данного анализа перевозки «от двери до двери» между Азией и Европой важно оценить расходы и риски, связанные с более долгими и более сложными мультимодальными цепями поставок по сравнению с более простыми перевозками, производимыми только автомобильными транспортом.

На фоне увеличивающихся объемов перевозок, существующие инфраструктуры в портах и воз-

можности дальнейших интермодальных перевозок (грузовиками или по железной дороге) практически достигли своего предела. Перегруженность все чаще приводит к задержкам и нарушениям жизненно важных цепочек поставок.

В 2004г. перегруженность вынудила перенаправить контейнеровозы в Европе. Поскольку задержки начались в Роттердаме, при этом о времени ожидания до 24 часов сообщалось в течение всего лета, то 4 из 5 членов Большого альянса (Grand Alliance — лидирующая группа, объединяющая операторов контейнерных перевозок) предложили использовать пустующий терминал Ceres Paragon в Амстердаме.

Первые основные линейные суда зашли на этот терминал в начале октября, но это был только единственный заход. В Ла-Манше перегруженность в Феликстоуне и Саусгемптоне была вызвана увеличением времени обработки импортных контейнеров. В октябре среднее время оборачиваемости грузовиков увеличилось с 6 часов до 1 дня. К концу года ситуация вернулась в нормальное русло (UNCTAD, 2005).

В 2004г. порты на западном побережье США оказались перегружены в результате нехватки портовых рабочих на единицу грузов, увеличения трафика и затянувшихся переговоров по продлению часов работы ворот терминалов. К началу сентября 22 контейнеровоза стояли на рейде, ожидая подхода к причалу. Пик обострения пришелся на День Труда, когда 33 судна стояли на рейде, ожидая подхода к причалу, а еще через месяц 26 судов все еще ожидали своей очереди. Эта ситуация изменила всемирное навигационное расписание: в Австралии порты пропускались для компенсации задержки на западном побережье США, и к середине сентября 19 судов были перенаправлены в Окленд, Сиэтл и Мансанильо (Мексика). Ситуация вернулась в нормальное русло только к концу ноября, когда время оборачиваемости судов составило от 3 до 4 дней вместо 7-10 дней в предыдущие месяцы. (Источник: UNCTAD Review of Maritime Transport, 2005).

Некоторые порты, например, Антверпен в Бельгии, имеют большие возможности для выгрузки и загрузки, что приводит к короткому времени оборачиваемости судов. Это дает возможность операторам наверстывать время расписания, если время было упущено в результате перегруженности в других портах захода. Однако в Антверпене зависимость от приливов и ограничения по осадке сокращают количество судозаходов и снижают возможности использования порта в качестве альтернативы.

Еще одна ключевая причина перегруженности в портах — скопление в порту наземного транспорта. В частности, порты западного побережья США столкнулись с проблемой длинных очередей из грузовиков, часами ждущих проезда на портовый терминал. Это увеличивает задержки и значительно сокращает эффективность цепи перевозки и мешает бизнесу транспортных операторов. В ряде случаев сообщалось, что независимые коммерческие операторы грузовиков простаивали в очередях до половины рабочего времени.

Большие терминалы, как в Европе, так и в США, столкнулись с повышением коэффициента загрузки и внедрили меры по повышению пропускной способности, например, за счет продления

часов работы. Строительство новых терминалов требует долгосрочного планирования, появляется конкуренция с большим количеством других потенциальных пользователей необходимых земельных участков.

Хотя повторение ситуации с задержками 2004г. удалось избежать в 2005г., а операторы транспортной отрасли во всем мире действительно предприняли необходимые меры предосторожности на 2006г., многие крупнейшие портовые терминалы и связанные с ними наземные инфраструктуры практически достигли предела своей пропускной способности. Планируемое расширение пропускной способности портовых терминалов ниже ожидаемого роста мировой торговли означает, что в ближайшие годы мы вновь можем столкнуться с задержками судов и сухопутного транспорта. См., например, доклад «Port Tracker» National Retail Federation, «Logistics Management» от 6 июня 2006г.

Изменчивость ставок фрахта за морские перевозки. Морской транспорт всегда был известен как циклическая отрасль, в которой увеличение инвестиций в пропускную способность, при высоких ставках, многократно увеличивает вероятность понижения ставок фрахта во время общего рыночного спада.

Основные ставки фрахта за морские перевозки довольно изменчивы. Они определяются балансом между имеющимися мощностями и спросом на перевозки со стороны грузоотправителей. Долгосрочные ставки фрахта имеют тенденцию к понижению. Это является результатом ряда факторов: экономии, обусловленной ростом масштаба перевозок, использования информационных технологий и технологических нововведений.

Ставки фрахта изменяются в сторону повышения или понижения. Очевидно, что эти колебания происходят в очень большом диапазоне. Например, между II и IV кв. 2002г. индексированные ставки фрахта сначала выросли почти на 90%, но в течение следующего года упали до 25% от уровня, который был во II кв. 2002г. Объемы перевозок увеличились не менее чем на 20% в течение этого же периода. По сравнению с другими видами транспорта оказалось, что ставки в морском транспорте изменялись более существенно, чем на воздушном транспорте, и еще значительно, чем на наземном транспорте, железнодорожном и автомобильном (Economic Assistance Study on Linear Shipping, май 2005г. Подготовлено для гендиректората по энергетике и транспорту, Европейская комиссия, IFC Consulting).

Тенденция к понижению ставок фрахта связана с новыми дополнительными мощностями. Количество новых заказов на контейнеровозы в 2005г. было огромным, с контрактами на постройку новых контейнеровозов это составило более 2/3 мощностей существующего на сегодня флота. Аналитики в области морских перевозок вновь расходятся в своих оценках, насколько сильно такое историческое увеличение мощностей повлияет на ставки фрахта. Некоторые считают, что такое увеличение мощностей приведет к спорам; другие полагают, что избыточные мощности к концу 2007г. будут поглощены.

К апрелю 2006г. ставки фрахта на основных морских линиях снизились на 20-30% по сравнению с цифрами начала года, несмотря на повыше-

ние цен на топливо. Некоторые аналитики связывают это с перенасыщенностью мощностей флота и сокращением торговли между Китаем и США (см. CII-Logistics). Другие исследователи по-прежнему уверены, что в ставках фрахта не будет постоянного падения, и связывают нынешние показатели с несезонными уровнями в первые два квартала года ([www.ciilogistics.com](http://www.ciilogistics.com) и [TSA Transpacific Stabilization Agreement www.tsacarriers.org](http://TSATranspacificStabilizationAgreementwww.tsacarriers.org)).

Изменчивость ставок фрахта на морские перевозки имеет большое значение при сравнении видов транспорта. Если ставки фрахта даже на основных линиях могут снижаться до 50% или более в течение одного года, то это может напрямую влиять на устойчивость инвестиций в наземный транспорт.

Воздушный транспорт. Так же как и в морском транспорте, перевозки грузов воздушным транспортом сильно возросли. В то время как морским транспортом перевозятся практически все виды грузов, воздушный транспорт используется в основном для перевозки особо ценных грузов и грузов, требующих быстрой доставки.

В мировом масштабе ожидается, что объемы перевозок воздушным транспортом будут увеличиваться на 5,9% в год вплоть до 2023г. Это означает увеличение с примерно 150 млрд. фрахтовых тонн на 1 км. в 2005г. до 375 млрд. фр.т. на 1 км. в 2023г. (по данным Airbus: Global Market Forecast 2004-05гг., раздел Air Cargo Forecast, Airbus 2005) Ожидаемое ежегодное увеличение в Азии оценивается в 7,3%, направлений Китай-США и Китай-Европа, 7,7% и 7,8% соответственно.

Эти оценки основаны на значительном увеличении валового внутреннего продукта (ВВП) в Китае, а также том факте, что экспорт и импорт составляют 75% ВВП. Упомянутые выше увеличения ставок означают, что оба направления из Китая в США и Европу в 2023г. составят самую большую долю всего рынка воздушных грузовых перевозок. В целом эти два сегмента займут почти 50% всего рынка.

Сейчас Китай разработал самую амбициозную программу развития аэропортов. Перевозчики из Азии имеют наибольшее отставание в мире в области новых и реконструированных грузовых самолетов. Для доставки грузов самолетами в основном используются магистральные грузовые самолеты «Боинг», им также составляют конкуренцию самолеты «Аэрбас». Не вызывает сомнения тот факт, что в следующем десятилетии китайский рынок грузовых воздушных перевозок станет преобладающим в области международных грузовых воздушных перевозок.

На фоне развития азиатских и, особенно, китайских перевозок, европейские и российские перевозчики начинают распределять увеличивающиеся мощности китайского рынка. Компании «Аэрофлот» и «Волга-Днепр» открыли «грузовой воздушный мост» между Китаем и Россией, а также Китаем и Европой, используя грузовые самолеты «Боинг-747» и большие российские грузовые самолеты.

Логистика воздушных перевозок основана на концепции перевозок «от двери до двери». Почти во всех больших городах есть аэропорты, объединения международных грузовых перевозок (например, SkyTeam, Oneworld, WOW) и крупные операторы грузовых воздушных перевозок (на-

пример, Korean Air, Lufthansa), которые могут обеспечить доставку «от двери до двери», при которой в транспортные услуги включена доставка груза по отрезку дороги от грузоотправителя до аэропорта и из аэропорта до грузополучателя.

Груз может перевозиться не только специально предназначенными магистральными грузовыми самолетами, часть грузов также перевозится пассажирскими самолетами. Использование широко разветвленной системы пассажирских авиалиний позволяет доставить груз, погруженный на такие самолеты, до ближайшего аэропорта или практически до самых дверей грузополучателя.

Концепция конечной быстрой доставки груза «от двери до двери» была разработана такими крупными объединениями, как UPS, DHL и FedEx, при этом груз из Китая доставляется до дверей клиентов в течение 1-2 дней, правда, за значительную стоимость.

Воздушным транспортом обычно перевозятся грузы, которые требуют быстрой доставки, особо ценные грузы и высокотехнологичные грузы. При перевозках из Азии доля высокотехнологичных грузов составляет около 40% от всего тоннажа, при этом они составляют 75% стоимости перевозимых грузов. В 1995г. доля этой стоимости составляла всего 25%.

Значительную часть грузов, перевозимых воздушным транспортом, составляют модная одежда и ткани. Большая часть тканей для рынков Запада производится в Китае. Из-за небольшого веса и высокоприбыльности этих товаров, перевозка таких грузов воздушным транспортом является экономически целесообразной. Одним из преимуществ доставки грузов воздушным транспортом является то, что такие товары не нужно перевозить в больших (например, в морских) контейнерах; они могут быть распределены на небольшие партии, доставляемые прямо от производителей до конечного грузополучателя. Скоропортящиеся товары, такие как цветы, свежие фрукты, соки и т. п. могут в будущем стать важными предметами для перевозки из Китая воздушным транспортом.

*Евроазиатский наземный мост.* Наземные перевозки — железнодорожным или автомобильным транспортом — в международных перевозках между Азией и Европой использовались в очень ограниченном объеме. Наземные пути между Азией и Европой существуют, но они не имеют какой-либо значительной доли на коммерческом рынке. Преобладает перевозка массовых грузов и таких грузов, как уголь, сельскохозяйственная продукция, железо и нефть. Контейнеризованные грузы составляют незначительную часть всех объемов грузов.

Железнодорожный транспорт. С Западной Европой связана Транссибирская железная дорога, а также сеть железных дорог между Китаем и Казахстаном.

Железные дороги между Казахстаном и Китаем не предназначены для перевозки грузов в контейнерах. В Казахстане и Китае сеть железных дорог сходится на станции Дружба/Алашанкоу. Из-за разной ширины железнодорожных путей в этих двух странах грузы приходится перегружать. Недавно Казахстан и Китай приняли решение усовершенствовать этот соединительный пункт.

Транссибирская железная дорога соединяет Китай и Западную Европу. Объем контейнерных

перевозок растет. Некоторые источники, такие как Российские железные дороги, крупнейшие экспедиторские компании и TIR, сообщают, что количество контейнеров, следующих транзитом, растет. Согласно сообщениям руководителей РЖД, объем экспортных контейнеров, следующих по Транссибирской железной дороге, с 1999г. ежегодно увеличивался примерно на 50% и достиг в 2004г. почти 400 тыс. 20-футовых контейнеров. Большинство этих контейнеров направляется в Россию, а количество контейнеров, следующих через Россию транзитом, составляет от 100 до 150 тыс. 20-футовых контейнеров в год. Есть возможности увеличить объемы перевозимых по Транссибу контейнеров до 0,9 млн., из которых 0,4 млн. могут следовать транзитом.

Основными пользователями железных дорог через Сибирь в восточном направлении являются грузоотправители из Кореи. Объем перевозок из Кореи в 2004г. составил около 150000 20-футовых контейнеров, при этом ежегодный рост равнялся почти 30%. В числе перевозимых грузов — бытовая техника (пылесосы, холодильники и т. д.), а также запчасти для автомобилей и продукция химической промышленности. Такие же объемы (около 150000 20-футовых контейнеров) были перевезены и из Китая в 2004г.

В оптимальном случае контейнеры могут быть доставлены по железной дороге с Дальнего Востока в Западную Европу через Российскую Федерацию за 15 дней.

Несколько международных транспортных операторов заинтересовались развитием железнодорожной связи между Дальним Востоком и Европой. Основными особенностями таких транспортных решений являются эшелоны поездов, перевозящих контейнеры по надежному расписанию и использующих по возможности двойные железнодорожные связи.

Способности трансъевропейского железнодорожного сообщения конкурировать с морским транспортом содействуют такие организации, как Международный железнодорожный союз (International Union of Railways (UAC)). В интересной концепции, названной «Грузовой коридор Север-Восток-Запад (Northern East West Freight Corridor N.E.W.)», рассматривается возможность перевозки контейнеров по железной дороге из Азии в Европу. Предполагается, что контейнеры будут перегружаться и отправляться по морю из портов в Норвегии к конечным пунктам назначения в Северной Америке.

Этот проект сконцентрирован на различных наземных транспортных коридорах: связка из Восточной Азии и порта Восточный (Россия), а также связка из Центральной Азии и Урумчи (Китай). В проекте подчеркивается, что хотя эти связки традиционно рассматриваются как конкуренты, в действительности они обслуживают 2 различных рынка/региона в Китае и должны развиваться одновременно.

Нынешнее транзитное время железнодорожной перевозки из Западных регионов Китая до Балтийского моря составляет менее 12 дней и включает в себя техническую замену колесных пар на границе Казахстана и Китая, которая занимает до 4 дней. Пограничные процедуры между Россией и Казахстаном не специфицированы. Основной причиной, побуждающей развитие связи

между Казахстаном и Западным Китаем, является более короткое расстояние между Европой и Западными и Центральными регионами Китая, в которых происходит быстрое экономическое развитие. В проекте отмечена необходимость облегчить процедуры прохождения границ. Ожидается, что возможная скорость передвижения составит 950 км. в день.

Другие исследования ссылаются на тесты экспресс-поездов, перевозящих контейнеры по маршруту Китай-Казахстан-Россия-Беларусь-Польша-Германия, с целью перевозки грузов в/из западных регионов Китая. Время доставки грузов по этому маршруту составляет 12-14 дней, со скоростью 800 км. в день (ООН, 2003г.).

Возможность использования автомобильного транспорта при перевозках между Дальним Востоком и Европой существует уже несколько лет, в том числе с момента открытия для коммерческой торговли границы между Казахстаном и Китаем. Подобные перевозки приобретают все большее значение, поскольку инфраструктура (терминалы и таможенные мощности, а также автодороги) была значительно усовершенствована.

Однако объем коммерческих перевозок остается незначительным. По оценкам в 2005г. на грузовиках через границу было перевезено 0,2 млн.т. грузов. Размер используемых грузовиков был различным, но чаще использовались небольшие машины. Один из источников отрасли указывает, что для таких перевозок ежегодно совершается около 12000 рейсов на грузовиках.

Объем автомобильных перевозок между Китаем и Россией выше, но их нельзя сравнивать напрямую. По оценкам общий объем перевезенных грузовиками грузов составляет 1,8 млн.т. (в 2005г.) — это больше на 80%, чем за предыдущий 5-летний период. По оценкам Ассоциации международных автоперевозчиков России (АСМАП) это 0,2 млн рейсов грузовиков различных размеров.

Объемы грузов, упомянутые выше, задействуют также автопоезда, перевозящие контейнеры из Китая в пункты назначения за пределами Казахстана. Приблизительные объемы варьируются от нескольких тысяч до более высоких показателей в

размере 10000 контейнеров в 2005г. Эти оценки основаны на источниках отрасли. Получить более точные данные из официальных источников невозможно.

Иностранцам грузовикам не разрешено работать в Китае. Поэтому груженые контейнеры должны сменить транспортное средство/оператора и следовать транзитом через казахско-китайскую границу (в основном через Хоргос). Контейнеры также могут быть получены на железнодорожном терминале на китайской стороне в Алашанькоу/Достык или в Казахстане в Бакхту.

Возрастающий спрос на гибкие транспортные решения при перевозке грузов из западных регионов Китая в Европу привел к росту интереса к разработке новых возможностей перевозок с использованием грузовиков.

Автомобильная отрасль Казахстана, а именно Национальная ассоциация Казахстана (Казато), выступила с предложением организовать международные автомобильные перевозки из Китая в Европу.

Ассоциация утверждает, что потенциальный объем транзитных перевозок может составить 0,3 млн.т. в год (около 15000 рейсов) без дополнительных капиталовложений и усовершенствования таможенных структур.

С минимальными улучшениями инфраструктуры и, в частности, созданием специализированных таможенных коридоров в пунктах пересечения границ реальный объем перевозок, по оценкам ассоциации, может составить 1,5 млн.т. грузов (75000 рейсов).

5-летний план развития включает в себя транзит 5 млн.т. грузов, что соответствует 250000 ежегодных рейсов, однако для этого необходимо создать парк казахских грузовиков (10000 машин), которые будут использоваться для подобных перевозок.

Примерное время транзита составит 9 дней летом и 12 дней зимой. Соответствующие ставки фрахта за перевозки по утверждению казахских компаний, занимающихся грузовыми автоперевозками, а также на основании существующей структуры расходов, составят 5500 долл. за перевозку 40-футового контейнера на 5800 км.

*К концу 2005г. руководители российских железных дорог планировали увеличить существующие ставки за перевозку по Транссибирской железной дороге по маршруту Пусан-Финляндия на 30%, т. е. до 4600-5000 долл. за 40-футовый контейнер по сравнению с нынешними 3500-3900 долл. Власти ссылались на резкое повышение мировых цен на нефть и, как следствие, необходимость повысить доходы. Корейская ассоциация экспортеров отреагировала, отметив, что такое повышение ставок нанесет суммарный ущерб внутренним экспортным отраслям в 52,3 млрд. вон (55 млн.долл.) в дополнение к расходам на логистику.*

*Корейские экспортеры заявили, что внутренние отрасли рассматривают возможность перехода на морские перевозки, в которых наблюдается стабильное снижение цен. Однако компании беспокоило то, что увеличение времени доставки (20 дней по Транссибирской железной дороге по сравнению с 34 днями по морю) приведет к потерям возможностей сбыта, уменьшению объемов экспорта, недостатку запасов в*

*пунктах назначения, также может потребоваться процесс ре-контейнеризации при переходе на морские перевозки и т. д.*

*Экспортеры предвидели снижение конкуренции в ценах, увеличение местных цен и, в результате, снижение экспорта. В частности, с увеличением ставок цены на холодильники увеличились бы на 5-10% от местной цены.*

*Корейцы содействовали железнодорожным перевозкам, основываясь на исследовании, в котором было показано, что перевозка контейнера из порта Пусан в Корею по Транссибирской железной дороге через порт Восточный займет от 20 до 25 дней, а пройденное расстояние будет равняться 10280 км. Если контейнер перевозится морским путем из Пусана в Санкт-Петербург (Россия), а затем по земле до Москвы, то это займет около 35 дней, пройденное расстояние при этом составит около 23000 км. Цена — от 2700 долл. за контейнер по сравнению с 3800 долл. при перевозке по морю.*

*(Источник: Korean International Trade Association, KITA, янв. 2006г.).*



Максимальная загрузка контейнера составит 20 т., при условии нынешних дорожных ограничений в Казахстане. Перевозка включает в себя получение груза на железнодорожном терминале на границе Китая и доставку грузополучателю в Европе (Берлин).

Уровень ставок фрахта/времени транзита основан на ряде допущений, включающих следующие основные положения:

- таможенная очистка загрузки/выгрузки на казахско-китайской границе занимает максимум 24 часа;

- пересечение границы между Казахстаном и Россией занимает не более 2 часов;

- цены на дизельное топливо остаются на нынешнем уровне (примерно \$0,45 за литр).

Все эти допущения являются критическими. Время ожидания на границе в регионе Центральной Азии по документам оказывается значительно больше. Как отмечено в исследовании железнодорожных перевозок, часто на таможенную очистку грузов на казахско-китайской границе уходит 4 дня. Точно также время, проведенное на границе между республиками Средней Азии и России, часто гораздо больше 2 часов (Азиатский банк развития 2006г. и Molnar & Ojala 2005г.). Стоимость топлива может меняться. В Казахстане цены на топливо удерживаются на самом низком уровне в мире. Являясь частью программы правительства по субсидированию цен, цены на топливо на 40% меньше мировых рыночных цен (Азиатский банк развития, 2006). И, наконец, практическому внедрению этого транспортного решения могут помешать такие часто упускаемые проблемы, как неофициальные платежи и другие расходы, связанные с задержками.

Морской транспорт является доминирующим видом транспорта при перевозках грузов между Азией и Европой. Для удовлетворения спроса компаний операторы международных морских перевозок значительно расширили мощности флота, что привело к устойчивому ежегодному росту отрасли, который исчисляется двузначным числом. Что касается перевозок особо ценных грузов и грузов, которые требуют быстрой доставки и перевозятся воздушным транспортом, то и здесь наблюдается похожая тенденция.

Хотя для всех видов транспорта существуют общие тенденции снижения транспортных расходов, морские грузовые перевозки особенно подвержены изменениям. Стоимость использования наземного транспорта оказалась более стабильной, по крайней мере в тот момент, когда ставки за морские перевозки сравнивались со ставками на перевозки наземным транспортом на рынках развитых стран.

На фоне увеличения объемов, существующие инфраструктура в портах и возможности дальнейших интермодальных перевозок из основных портов (грузовиками или по железной дороге) практически достигли своего предела. Перегруженность все больше приводит к задержкам и нарушениям важнейших цепей поставок.

В области автомобильного (перевозка грузовиками) и железнодорожного транспорта существует целый ряд проектов по улучшению перевозок между Азией и Европой, находящихся сейчас в стадии разработки. Исходя из потенциально достижимых транспортных расходов и транзитного

времени, эти новые возможности теоретически могут составить конкуренцию морским перевозкам, в частности, при перевозках из пунктов отправления и до пунктов назначения, расположенных далеко от морского побережья.

*Сравнение транспортных расходов и транзитного времени.* Важной частью данного исследования является сравнение транспортных расходов на всю перевозку «от двери до двери» и транзитного времени для различных видов перевозки грузов в контейнерах из Азии в Европу.

Данные на определенные виды транспортных услуг и на определенные направления были запрошены в экспедиторских компаниях и у транспортных операторов. Эти данные включали в себя транспортные расходы и транзитное время для перевозки грузов в 20- и 40-футовых контейнерах, а также все расходы на перевозку контейнера «от двери до двери» и транзитное время такой перевозки для различных видов транспорта (морской, воздушный, железнодорожный и автомобильный).

Большая часть анализируемых ставок фрахта касалась перевозки грузов из Китая (Шанхай) в пункты назначения в Европе и в США (Восточное и Западное побережья), что отражает реальные потоки грузов. Для сравнения альтернативных маршрутов перевозки грузов были охвачены некоторые другие пункты назначения, включая Дубай (Ближний Восток) и порт на Черном море (Новороссийск).

Исследование основывалось на действительных перевозках «от двери до двери». Все представленные данные различных видов транспорта являются интермодальными, т. е. в них включены 100 км. автомобильных перевозок в пунктах отправления и назначения, что позволяет оценить расходы и транзитное время в каждом случае более точно.

Анализ основывается на ряде ключевых исходных положений, которые включают в себя:

- ставки фрахта приводятся за один контейнер; более крупные грузоотправители могут получать у операторов гораздо лучшие ставки; это относится ко всем видам транспорта;

- расходы по страхованию и другие выплаты, связанные с ответственностью, анализ не учитывает; однако обязательные выплаты за инспектирование/охрану включены в ставку фрахта; как правило, этот вид расходов ниже при перевозке больших объемов;

- транзитное время указывалось экспедиторами/операторами; однако могут происходить задержки, вызванные перегруженностью или другими факторами;

- ставки фрахта и транзитное время основывались на относительно небольших партиях грузов для каждого исследуемого транспортного направления.

Ставки и транзитное время, приводимые в данном исследовании, являются схематическими, их необходимо рассматривать в контексте более общего развития. Например, приводимые ставки фрахта отражают только данную определенную ситуацию у данного оператора на день запроса. Если в данное конкретное время у оператора есть дополнительные возможности на определенном направлении, то это может привести к снижению цены, а оператор, которому необходимо срочно

перевезти оборудование (контейнеры) в другой пункт назначения, скорее всего, будет готов к более высокой ставке.

Также на собираемую плату за перевозку могут повлиять сезонные изменения ставок фрахта. В качестве дополнительного примера можно привести изменения специальных дополнительных сборов, таких как BAF (бункерные надбавки), хотя изменения цен на топливо может повлиять в конечном итоге на все виды транспорта. Все ставки фрахта, приводимые в данном исследовании, были действительны на конец апр. 2006г.

На время транзита обычно влияет применение новых технологических решений и передового опыта в области регулирования, а также изменение расписания существующих услуг, зависящих от спроса на эти услуги, изменения в транспортных сетях. Например, время, затрачиваемое на пересечение границы, может быть сокращено при небольших инвестициях со стороны правомочных органов власти.

Анализ данных охватывает различные транспортные решения. Для морских перевозок в/из Китая характерны очень большие объемы и экономия, обусловленная ростом масштаба перевозок. Наземные перевозки (как железнодорожные, так и автомобильные) также широко используются для максимальной экономии, обусловленной ростом масштаба мультимодальных перевозок, связанных с морскими перевозками, а также межрегиональными (в Европе) и железнодорожными перевозками (особенно в США).

Основные транспортные решения при перевозке грузов в контейнерах легко сравнить в экономиках развитых стран, но даже простая модель сравнения времени и параметров стоимости для рынков развитых стран не является бесспорной. Примером этого является продолжающаяся дискуссия о выборе в пользу перевозки грузов через Панамский канал или использовании наземных маршрутов для транспортировки контейнеров из Азии на Западное побережье США с конечными пунктами назначения на Восточном побережье или в районы, удаленные от побережья.

Тяжело поддаются сравнению те транспортные решения, в которых один вид транспорта уже крупномасштабно работает на развитых рынках (например, морские перевозки из Азии в Европу), а другой (например, евразийские грузовые автомобильные перевозки) еще только ищет коммерческие рынки сбыта среди перевозчиков.

Хотя итог, учитывающий результаты экономий, обусловленных ростом масштаба производства других развитых рынков, можно смоделировать, он не будет автоматически применен для этих новых транспортных возможностей. Особенно трудно убедить грузоотправителей в том, что перевозки грузов грузовиками могут производиться на периодичной, экономически эффективной и надежной основе.

Неуверенность, связанная с начальной стадией наземных транспортных перевозок, также отражается на ставках, проанализированных для данных направлений. Котировки, полученные на евроазиатские наземные транспортные перевозки, были гораздо более неопределенными и имели гораздо больше колебаний между самой низкой и самой высокой ставками фрахта и временем транзита, чем котировки морских перевозок. На рынках ра-

звитых экономик тенденция обычно прямо противоположная: существуют значительные колебания в ценах на перевозку морским транспортом, а ставки на перевозки наземным транспортом обычно менее изменчивы.

Это имеет значение для перевозок грузов на дальние расстояния, между Азией и Европой (как автомобильным, так и железнодорожным транспортом). Вероятно, и даже неизбежно, исходя из опыта многих экономически развитых рынков, что при достижении большого объема, поток полностью загруженных контейнеров будет более стабильным, а конкуренция уменьшит разницу между индивидуальными котировками ставок фрахта. Экономии, обусловленные ростом масштаба перевозок, приведут к снижению ставок, при этом новые технологические решения станут практически осуществимы и будут стимулировать экономическую эффективность и надежность.

На конкретном уровне сложно установить, имеют ли нынешние котировки ставок фрахта и указываемое транзитное время под собой твердую основу, которая опиралась бы на устойчивые бизнес-модели для участвующих компаний. На более общем экономическом уровне возникает вопрос: может ли существующая инфраструктура обеспечить необходимые рамки для наращивания объемов? Возможно ли, с точки зрения регулирования, оказывать влияние на условия основного фактора затрат на производство? Это может применяться в вопросах заработной платы и условий труда водителей, а также в определении технологических и экологических стандартов для грузовиков и возможной приостановке государственного субсидирования топлива.

Транспорт является циклической отраслью, а ставки фрахта зависят от баланса спроса и предложения. Хотя это исследование не претендует на представление авторитетного прейскуранта цен на отдельные перевозки, однако четко представляет основные направления, которые могут помочь в оценке основных транспортных возможностей, доступных для грузоотправителей. Для полной картины необходимо гораздо больше примеров и специфических моделей, а также глубокое понимание рынка. Именно грузоотправители всегда будут обсуждать ставки фрахта с выбранными ими транспортными операторами. Более крупные клиенты смогут добиться более благоприятных условий, проанализированных в данном исследовании.

Основные результаты показывают, что морские перевозки являются самыми дешевыми (\$3000), но у них самое большое транзитное время. Воздушные перевозки самые дорогие (\$25000-45000), а транзитное время у них самое короткое (менее недели). Перевозки грузов автомобильным транспортом (грузовиками) находятся примерно посередине по цене (\$11000-3000) и транзитному времени (18 дней при самых быстрых перевозках).

Стоимость перевозки железнодорожного транспорта и транзитное время, приводимые в данном анализе, очень различны: стоимость меняется от \$4000 до \$10000, а транзитное время от 14 до 45 дней. Данные, полученные для этого отрезка пути, показывают огромную разницу между официальным транзитным временем (по расписанию) и транзитным временем, приводимым экспедиторами за перевозку груза «от двери до двери». Точно также ставки фрахта, полученные на перевозку

грузов по железной дороге, обычно выше, чем рекламируемые. Из-за этих различий ставки фрахта и транзитное время должны рассматриваться с большой осторожностью, а данные на перевозку грузов по железной дороге (за рамками данного обобщения) вероятно недостаточно точны при сравнении с тремя другими видами транспорта.

**Типичные транспортные расходы и транзитное время на перевозку грузов между Китаем и Западной Европой**

вид транспорта	долл. США	время (дни)
Морской .....	3000	28
Автомобильный.....	11000	19
Железнодорожный.....	7500	36
Воздушный .....	45000	5

При перевозке груза воздушным транспортом используются специализированные контейнеры, которые обычно являются собственностью авиалиний. Стоимость воздушной перевозки основана на цене за 10 т. и включает в себя перегрузку и перевозку грузовиками в/из аэропорта. Это составляет примерно половину веса груза, который может поместиться в полностью загруженный 40-футовый контейнер, используемый при морских и наземных перевозках. При автомобильных перевозках через территорию Казахстана максимальный вес полезного груза равен 20 т.

Данные, приводимые в таблице, охватывают стоимость и транзитное время за 40-футовый контейнер с загрузкой 20 т, перевозимого морским, автомобильным или железнодорожным транспортом из Китая (с фабрики, расположенной на расстоянии 100 км. от порта) в Западную Европу (конечный получатель находится на расстоянии 100 км. от морского порта). Ставки приводятся за перевозку «от двери до двери».

**Морской транспорт**

Из	В	1	2	3
Азия (Китай)	Западное побережье США .....	3300	15	1600
	Восточное побережье США .....	5000	26	2000
	Европа (север).....	2800	28	1100
	Ближний Восток .....	2100	15	1100
Европа	Восточное побережье США .....	2800	11	1800

1. Стоимость (доллары США за 40-футовый контейнер)

2. Время (дни)

3. Побережье – противоположное направление (долл. США за 40-футовый контейнер)

Использование транспортных линий из Китая в США или Европу значительно дороже, чем в обратном направлении. Котировки, полученные от экспедиторов, можно распределить на 2 основные группы: морские перевозки «от порта до порта» и связанные с ними автомобильные перевозки. Перевозка морским транспортом стоит от 2500 долл. (Китай-Европа) и до 5000 долл. (Китай-Восточное побережье США). Отрезок перевозки, осуществляемый автотранспортом, стоит примерно 150 долл. в Китае и 150 долл. за конечный отрезок пути до получателя в США или Европе.

**Автомобильный транспорт: перевозка грузовиками**

Из	В	1	2
Китай (Шанхай)	Западная Европа (Гамбург)		
	– среднеазиатский оператор.....	11000	19
Китай (Шанхай)	Западная Европа (Гамбург)		
	– европейский оператор .....	12000	26
Китай (Шанхай)	Стамбул .....	10000	22
Китай (Шанхай)	Новороссийск .....	8100	18
Китай (Шанхай)	Рига.....	10500	22

1. Побережье(доллары США за 40-футовый контейнер)

2. Время (дни)

Полная перевозка автомобильным транспортом из Китая в Европу как интегрированная транспортная перевозка, организованная экспедитором на коммерческой основе, невозможна. Поэтому приводимые ставки являются комбинацией двух направлений. Первое – от прибрежных районов Китая (Шанхай) до границы между Китаем и Казахстаном (4800 км., 5400 долл., 8 дней). Этот отрезок выполняется китайским оператором. Второй отрезок – от китайско-казахской границы и далее в Западную Европу (6200 км, 5600 долл., от 9 до 12 дней, если перевозка осуществляется автотранспортной компанией из Средней Азии). Ставки фрахта, полученные от западноевропейских операторов выше (7100 долл.), а время транзита – 18 дней.

Ставки на восточное направление (из Европы в Среднюю Азию) немного выше, чем на перевозку в обратном направлении. Это отражает более сбалансированную картину объемов торговли (перевозок), чем при перевозках из Азии в Европу.

В Казахстане автотранспортные операторы делают упор на развитие быстрых и специализированных автомобильных перевозок от границ с Китаем до пунктов назначения в России и Европе. Эти услуги все еще находятся на начальной стадии внедрения.

Стоимость автомобильной перевозки и транзитное время за 40-футовый контейнер для крупных экспортеров из Алматы (Восточный Казахстан) до Западной Европы составит \$8000 (включая неофициальные выплаты), а транзитное время – 13 дней (Всемирный банк, 2005г., Таджикистан, Trade Diagnostic Study, Background report).

Азиатский банк развития (2006г.) проанализировал условия для перевозки полностью загруженного грузовика (что примерно равно 40-футовому контейнеру) для среднего рейса из республик Средней Азии в Западную Европу. По данным Банка стоимость составит 7000 долл., транзитное время займет от 15 до 20 дней.

По сравнению с другими недавними исследованиями действительные транспортные расходы и транзитное время, приводимые в данном исследовании, значительно ниже по обоим параметрам, при этом общие данные предполагают, что стоимость и транзитное время могут быть на 25-33% выше по сравнению с наилучшими ставками фрахта и транзитным временем, полученными для этого исследования.

Стоимость перевозки на грузовиках 40-футового контейнера из ЕС и США обычно составляет 1,25-1,75 долл. за 1 км. при межрегиональных автомобильных перевозках на дальние расстояния. Среднее расстояние, которое обычно может проехать грузовик при перевозках на дальние расстояния внутри ЕС, обычно составляет 750 км. в день.

**Железнодорожный транспорт**

Из	В	Стоимость (долл. за 40-футовый контейнер)	Время (дни)
Китай	Европа (различные пункты (Шанхай)....назначения в ЕС).....	от 6900 до 8700	от 32 до 45

Ставки фрахта и соответствующее транзитное время, полученные при перевозках по железной дороге, удивительно высокие. Ставки фрахта, полученные за перевозку 40-футового контейнера по железной дороге значительно выше (30-60%), чем приводимые ставки. Транзитное время также зна-

чительно больше. В идеале транзитное время перевозки по железной дороге из Шанхая в Западную Европу должно составлять менее 20 дней. В соответствии с некоторыми новыми проектами, которые направлены на развитие железнодорожных перевозок между Азией и Европой, транзитное время из пункта назначения, расположенного в западных районах Китая (например, Урумчи), до Западной Европы должно составлять 8 дней или даже меньше, а вся перевозка по территории Китая должна составлять менее 1 недели. В результате общее время перевозки должно составлять менее 15 дней.

Анализ альтернативных маршрутов (по железным дорогам Средней Азии) приводит к еще более высоким ставкам фрахта и транзитного времени. Перевозка из Шанхая в Стамбул будет стоить около 11000 долл. и займет 40 дней. В других недавно проведенных исследованиях, например, в исследовании Азиатского банка развития (2006г.), также отмечалось очень значительное время транзита. В этом исследовании Банк приходит к выводу, что перевозка 40-футового контейнера по железной дороге по среднему маршруту из одной из четырех республик Средней Азии в Западную Европу будет стоить \$3700-\$4500 и займет 20-25 дней.

**Стоимость перевозки по железной дороге и транзитное время:  
(перевозка 40-футового контейнера по железной дороге)**

Из	В	1	2	3	4	5
Китай (Шанхай) .....	Западная Европа .....	11000	7500	30	0,68	360
Зап. побережье США	Вост. побережье США	4500	2500	8	0,55	560

1. км.; 2. долл. США; 3. дней 4. долл. США/км. 5. км/день

Если сравнивать ставки фрахта и транзитное время перевозки по железной дороге между Азией и Европой, полученные для данного исследования, с подобными перевозками в США и Европе, то можно увидеть, что евроазиатские железнодорожные перевозки развиты не полностью. Например, если к параметрам стоимость/расстояние применить стандарты железнодорожных операторов США, это приведет к снижению стоимости (не менее 20%) и более короткому транзитному времени (на 33% больше расстояния в день), чем указано в данном исследовании.

**Воздушный транспорт**

Из/В Китай (Шанхай)	долл./т.	время, дни
Зап. побережье США (Лос-Анджелес).....	2100	5
Вост. побережье США (Нью-Йорк).....	2600	5
Европа (Гамбург).....	2500	5

Ставки фрахта и транзитное время воздушных перевозок рассчитываются из расчета за 1 т. груза. В 40-футовый контейнер помещается 20-25 т., но обычно в него загружают 8-12 т. Данные в таблице приведены за перевозку 1 т. груза или максимум 6 куб.м. Также приведены цены за первоклассные услуги, предоставляемые при перевозке высококачественным перевозчиком за короткое транзитное время. Сейчас в разработке находятся несколько концепций перевозок воздушным транспортом, которые позволят перевозить грузы за меньшую стоимость.

У разных типов грузов различное соотношение веса и объема, что может повлиять на транспортные расходы. Для покрытия расходов на перевозку грузовиками, было добавлено 150 долл. за наземный отрезок в Китае и 150 долл. за отрезок пути, по которому груз доставляется грузовиками конечному получателю в США или Европе.

Последние анализы воздушных перевозок из республик Средней Азии показали, что стоимость

такой перевозки примерно в 15 раз выше, чем стоимость перевозки груза в контейнере (не включая перевозку по земле), что указывает на схожие показатели, приводимые в данном исследовании. В исследовании подчеркнуто, что используя операторов воздушных перевозок из России и республик Средней Азии, можно достичь устойчивого снижения (33% и более).

Авторы Molnar and Ojala, 2003 год также обнаружили, что типичное транзитное время – без наземной перевозки – составляет от 2 до 7 дней, в зависимости от места назначения и расписания. Это подчеркивает тот факт, что не все перевозки грузов воздушным транспортом являются первоклассными и что транзитное время при перевозке «от двери до двери» могут занять больше времени в зависимости от специфических условий (решений).

Ставки фрахта, приводимые выше, как и все цены данного анализа, относятся к перевозке небольшой партии груза в одном контейнере. Ставки за перевозку груза воздушным транспортом зависят от объема, а перевозчики, желающие подписать соглашения на перевозку больших объемов грузов, могут пойти на значительное снижение ставок.

Для наземных перевозок внимание было сконцентрировано на перевозках из Азии (Шанхай) в различные пункты назначения в Западной Европе. Было выявлено, что для новых транспортных решений (перевозок автомобильным транспортом) соответствующие расходы в 3-4 раза выше, чем при морских перевозках, исходя из стоимости перевозки «от двери до двери».

Также разрабатываются новые концепции перевозок железнодорожным транспортом. Приводимые цены на эти услуги ниже, чем за перевозку грузовиками. Однако действительные котировки, полученные для данного анализа, гораздо выше, чем приводимые цены с включенными дополнительными расходами и выплатами. В данном анализе самые лучшие ставки фрахта, полученные за железнодорожные перевозки, были на 25% ниже, чем за аналогичные перевозки автомобильным транспортом.

Как и ожидалось, стоимость перевозки воздушным транспортом значительно выше, чем в других видах транспорта. Так как ставки фрахта основываются на весе и пространственном объеме, а не на цене за единицу груза (например, 20- или 40-футовый контейнер), то сравнивать цены напрямую сложно. Если максимальный вес, который может быть размещен в 40-футовом контейнере, напрямую сравнивать со стоимостью перевозки 1 т. груза воздушным транспортом, то воздушная перевозка будет не менее чем в 20 раз выше перевозки морским транспортом. Однако в 40-футовый контейнер при перевозке часто загружается меньше максимальной загрузки (например, 8-12 т.), и тогда стоимость перевозки, основанная на весе, будет примерно в 5-10 раз выше, чем при морской перевозке.

Транзитное время на терминале является критическим фактором. Это может быть проиллюстрировано случаями с загруженностью портов в 2004г. Обычно эффективный морской порт обеспечивает минимальное время ожидания, при этом контейнеры, в которых находятся грузы, требующие быстрой доставки, покидают порт для после-

дующей перевозки наземными видами транспорта в день прибытия в порт. В Роттердаме, например, при необходимости транзитное время может быть сокращено до нескольких часов. В среднем контейнер находится в порту в пределах 2 дней. Для повышения эффективности порт обычно взимает плату с перевозчиков, если контейнеры не забираются по истечении определенного времени.

На железнодорожных терминалах и при пересечении границ, в частности, в Средней Азии, транзитное время перевозки контейнеров совершенно непредсказуемо. Это делает невозможным любые расчеты всего транзитного времени евроазиатских железнодорожных перевозок.

Для пользователей большое значение имеют как надежность, так и более короткое транзитное время. Это может быть критичным в зависимости от типа груза и производственного процесса поставителя.

Более короткое транзитное время и стоимость товаров. Если транзитное время большое, то во время перевозки товары могут потерять значительную часть своей стоимости. Это особенно верно для скоропортящихся продуктов (в частности, продуктов питания) или товаров, на которые спрос потребителей часто меняется (например, товары модной индустрии). Более высокие транспортные расходы, а также значительное и непредсказуемое транзитное время могут подорвать конкурентоспособность на мировых рынках экспортеров из стран, не имеющих выхода к морю, сделать их импорт более дорогостоящим и ограничить их участие в международной торговле (Азиатский банк развития, 2006г.).

Непредсказуемое транзитное время также препятствует деловой практике, основанной на положении «точно в срок», которое сокращает стоимость производства, сводя до минимума товарно-материальные запасы, и требует своевременной доставки. По оценкам некоторых исследователей, для торговли США в области товаров промышленного назначения каждый день пути составляет в среднем 0,8% от стоимости продукта (Hummels, 2001г.). Для транзитного времени, равного 20 дням, это составляет 16%.

Таким же образом каждый дополнительный день, проведенный контейнеризованным грузом в пути от ворот завода до морского судна, сокращает торговлю не менее чем на 1%, а 1 день в море сокращает на 1% возможность того, что страна будет экспортировать в США все товары, и еще на 1,5% вероятность экспорта товаров промышленного назначения (Азиатский банк развития, 2006г.). Ежедневная степень обесценивания некоторых дорогостоящих товаров, например, бытовой электроники, может составлять до 2,5%.

Стоимость товаров может быть включена в общие сравнения транспортных расходов и транзитного времени. Таблица сначала рассчитывается для товаров средней стоимости (при морской перевозке средняя стоимость груза в 40-футовом контейнере составляет примерно \$60000).

Для товаров средней стоимости чувствительность груза к скорости перевозки не меняет общее расположение видов перевозки. При сложении транспортных расходов и стоимости груза, морские перевозки, у которых наиболее значительное транзитное время, продолжают оставаться самым распространенным видом транспорта. Комбини-

рованные транспортные расходы и стоимость груза гораздо ближе, чем при сравнении исключительно транспортных расходов.

**Комбинированные транспортные расходы и стоимость грузов  
(товары средней стоимости – \$60000).**

Вид транспорта	Трансп.		Стоим. тов.		Общая стоим. <sup>1</sup>	
	расходы	Время	Необход. в быстрой доставке			
			1	2	1	2
Морской .....	3000	28	13400	3400	16400	6400
Автомобильный .....	11000	19	9100	2300	20100	13300
Воздушный .....	25000	5	2400	600	27400	25600

<sup>1</sup> (перевозка + стоимость товаров)

1. высокая (0,8% в день); 2. низкая (0,2% в день)

**Комбинированные транспортные расходы и стоимость грузов  
(товары высокой стоимости – \$120000)**

Вид транспорта	Трансп.		Стоим. тов.		Общая стоим. <sup>1</sup>	
	расходы	Время	Необход. в быстрой доставке			
			1	2	1	2
Морской .....	3000	28	26900	6700	29900	9700
Автомобильный .....	11000	19	18200	4600	29200	15600
Воздушный .....	25000	5	1200	29800	29800	26200

<sup>1</sup> (перевозка + стоимость товаров)

1. высокая (0,8% в день); 2. низкая (0,2% в день)

Рассчитывается необходимость в быстрой доставке для товаров с высокой стоимостью, а также показано, что сейчас комбинированная стоимость перевозки и стоимость груза примерно одинаковы при перевозке морским, автомобильным или воздушным транспортом в случае, если груз необходимо доставить быстро (0,8%). Для грузов, которые не требуют быстрой доставки распределение между видами транспорта (морской, автомобильный и воздушный) остается без изменений, хотя различие между общими расходами при всех 3 видах перевозок очевидно снижается.

Точный расчет комбинированной стоимости перевозки и стоимости товаров напрямую связан с условиями работы, с которыми сталкивается отдельная компания, а также с ее производственными процессами. Поэтому общий расчет может рассматриваться только как индикативный. Для современного процесса производства предсказуемость может иметь большее значение, чем короткое время реализации перевозки самих компонентов. В этом случае ключевым моментом является надежность различных транспортных решений.

Исходя из расчета комбинированной стоимости товаров и их перевозки, автомобильный транспорт может конкурировать с доминирующим видом транспорта – морским – при перевозке грузов, имеющих высокую стоимость и требующих быстрой доставки, а при схожих условиях и с воздушным транспортом.

Высокие объемы и экономия, обусловленная ростом масштаба производства, связанные с морским транспортом (и воздушными перевозками), в результате приводят к высокой степени надежности. В разделе 3 отмечено, что надежные морские перевозки можно рассматривать в качестве стандарта для грузоотправителей, при этом необходимость платить дополнительные деньги для получения надежного сервиса отсутствует. Задержки могут быть общими для некоторых морских линий, но выбор ведущих операторов показывает, что надежность и задержки более чем на 1 день не являются обычной практикой на основных направлениях перевозок.

Автомобильные перевозки и между Азией и Европой, рассматриваемые с точки зрения рыноч-

ных решений, все еще очень ограничены по объему и недостаточно развиты. Поэтому рано определять, могут ли развиваться автомобильные евроазиатские перевозки и будут ли они гарантировать высокую степень надежности в отношении грузов, требующих быстрой доставки, как при морских перевозках.

Основными вопросами являются проблемы пересечения границ и другие вопросы облегчения перевозок. В многочисленных исследованиях показано, что при пересечении границ может быть потеряно несколько дней, а дополнительные затраты (например, неофициальные выплаты как предварительное условие для пересечения границы, требования нанять полуобязательную охрану и использовать услуги наблюдения) являются высокими и могут составлять более четверти всех транспортных расходов (в некоторых случаях сообщалось о расходах 1000-1500 долл. за грузовик за 1 рейс).

Другие вопросы включают в себя нежелание экспедиторов продвигать на рынок автомобильные перевозки, которые по-прежнему считаются слишком ненадежными с точки зрения безопасности возврата оборудования. Один из экспедиторов, к которому обратились за ставкой фрахта, подчеркнул, что в эти ставки включено условие самостоятельного приобретения клиентом контейнера. Экспедитор отметил, что контейнеры, которые не обрабатываются ведущими морскими операторами, регулярно исчезают.

Экспорт из Китая в ЕС разделяется на различные группы товаров (по стоимости). В рамках этих нескольких групп значительную долю составляют товары, имеющие высокую стоимость (например, электроника).

Потенциально могут появиться пользователи транспорта, желающие заплатить за более короткое транзитное время и высокую надежность перевозки для еще большего количества таких типов товаров. Транспортные операторы смогут назначать ставки, которые выше средних ставок фрахта за морские перевозки за доставку таких видов товаров.

Для объяснения преимущества концепции перевозки автомобильным транспортом, основанной на более коротком транзитном времени, необходимо показать операторам автомобильных перевозок на евроазиатском отрезке возможности надежной и регулярной (частой) доставки грузов. При увеличении еженедельных перевозок в несколько раз, автомобильные перевозки станут более привлекательными для потребителей. Одним из преимуществ автомобильного транспорта является его гибкость, при которой могут быть заказаны вывоз и доставки грузов «от двери до двери», для удовлетворения требований производственного процесса клиента.

Азиатский банк реконструкции (2006г.) в своем анализе барьеров в области торговли в республиках Средней Азии пришел к выводу: значительными барьерами в области торговли в Средней Азии являются высокие транспортные расходы и непредсказуемое транзитное время при международных перевозках в/ из республик Средней Азии.

Это не только следствие того, что республики Средней Азии не имеют выхода к морю, находятся далеко и обладают сложной топографией, но также по следующим причинам: нехватки транспортных сетей в республиках Средней Азии, высокой стои-

мости и низкого качества услуг транспорта и логистики в данном регионе. Кроме того, имеются сложности с движением грузов и транспортного оборудования через границы и по территориям республик Средней Азии и соседних с ними стран. Например, действительные транспортные расходы за перевозку автомобильным транспортом из Стамбула (Турция) в республики Средней Азии примерно в 2-3 раза выше, при этом действительное транзитное время в 1,5-2 раза дольше, чем в «идеальном состоянии» (то есть с сбалансированными транспортными потоками, конкурентными рынками транспортных услуг, простого прохождения границ, низких транспортных сборов, отсутствия проблем с визами и неофициальных выплат).

Постоянно увеличивающееся региональное сотрудничество в области транспорта и таможенного транзита поможет сократить транспортные расходы и сделает время международной перевозки более коротким и предсказуемым. Это поможет расширить региональную торговлю, особенно в дальних странах.

В докладе приводится целый ряд рекомендаций по улучшению и содействию развития эффективной транспортной отрасли в республиках Средней Азии. Этим странам предлагается разработать эффективные и относительно недорогие региональные транзитные системы для таможенного транзита на небольшие расстояния по автомобильным дорогам, на основании модели TIR. А также рекомендуется полное применение Конвенции TIR как наилучшего решения вопросов расширения торговли в регионе. В докладе страны призываются к более тесному интегрированию материально-технического обеспечения существующих национальных сетей с существующими международными транспортными сетями.

Инициативы и рекомендации, приводимые в докладе Азиатского банка развития, напрямую помогут поддержать развитие трансевроазиатских транспортных решений. Они также могут способствовать устойчивому развитию наземного моста, что отвечает потребностям транспорта в быстром расширении торговли между восточной и южной Азией и Европой. Общий вывод: странам в этом регионе необходимо улучшить региональное сотрудничество в области транспорта и таможенного транзита для снижения транспортных расходов, сокращения транзитного времени, благодаря чему перевозки станут более предсказуемыми.

	Транзитное время и транспортные расходы			
	20-футовый контейнер		40-футовый контейнер	
	1	2	1	2
<b>Автомобильный транспорт</b>				
<b>Европа/Казахстан. В Хоргос из</b>				
Берлин	18	4550	18	7000
Стамбул	14	2860	14	4400
Рига	14	3380	14	5200
Роттердам	18	4680	18	7200
Новороссийск	10	2275	10	3500
Дубай	н/д	н/д	н/д	н/д
<b>Из Хоргоса в</b>				
Берлин	18	4225	18	6500
Стамбул	14	2860	14	4400
Роттердам	18	4225	18	6500
Рига	14	3250	14	5000
Новороссийск	10	2275	10	3500
Дубай	н/д	н/д	н/д	н/д

<b>Китай/Казахстан. В Хоргос из</b>		Рига .....45/46 .....4958.....45/46 .....7108
Шанхай .....от 7 до 9 .....3630.....от 7 до 9 .....6650	Гамбург .....45/50 .....6050.....45/50 .....8425	
Пекин .....от 7 до 9 .....3500.....от 7 до 9 .....5720		<b>Из Шанхая по Трасека в</b>
Из Хоргоса в	Стамбул .....40 .....7540.....40 .....11467	
Шанхай .....от 7 до 9 .....3630.....от 7 до 9 .....6650	Рига .....27 .....7060.....37 .....10749	
Пекин .....от 7 до 9 .....3500.....от 7 до 9 .....5720		<b>Из Сан-Франциско в</b>
<b>Северная Америка. До Чикаго из</b>	Нью-Йорк .....от 8 до 12 .....1871 .....от 8 до 12 .....2208	
Лос-Анджелес .....5 .....2125.....5 .....3950	Ванкувер .....от 5 до 8 .....1866.....от 5 до 8 .....2871	
Нью-Йорк .....2 .....1150.....2 .....1940	Бостон .....от 8 до 12 .....2197 .....от 8 до 12 .....2253	
<b>Морской транспорт</b> (включая 100 км. пути автотранспортом из пункта отправления и в пункте назначения, интермодальная перевозка)	Чарльстон.....от 8 до 12 .....2171 .....от 8 до 12 .....1968	
<b>Из Евразии в Западном направлении. Из Шанхая в</b>	<b>В Шанхай по Транссибирской железной дороге из</b>	
Гамбург.....30 .....1649.....30 .....2740	Варшава .....30/32 .....3025.....30/32 .....4650	
Роттердам .....27 .....1627.....27 .....2719	Москва .....30/32 .....3200.....30/32 .....5400	
Рига .....37 .....1775.....37 .....3179	<b>В Шанхай по Трасека в</b>	
Стамбул .....35 .....1945.....35 .....2976	Стамбул .....40 .....7308.....40 .....11235	
Дубай .....17 .....1422.....17 .....2362	Рига .....37 .....6852.....37 .....10541	
<b>Тихоокеанское-Восточное направление. Из Шанхая (Китай) в</b>	Нью-Йорк .....от 8 до 11 .....1663 .....от 8 до 11 .....1963	
Сан-Франциско .....19 .....2949.....19 .....3700	Ванкувер .....от 5 до 8 .....1866.....от 5 до 8 .....2871	
Лос-Анджелес .....15 .....2649.....15 .....3700	Бостон .....от 8 до 11 .....1953 .....от 8 до 11 .....2003	
Ванкувер .....21 .....3162.....21 .....4002	Чарльстон.....от 8 до 11 .....1930 .....от 8 до 11 .....1750	
<b>Трансатлантическое-Западное направление. В Нью-Йорк из</b>	1. Транзитное время, дни	
Гамбург .....15 .....2434.....15 .....3043	2. Стоимость (долл. США)	
Роттердам .....11 .....2417.....11 .....3132		
Новороссийск .....44 .....3424.....44 .....4359		
Стамбул .....37 .....2907.....37 .....3837		
Рига .....23 .....2695.....23 .....3463		
<b>Тихоокеанское-Западное направление. В Шанхай (Китай) из</b>		
Гамбург .....44 .....978.....44 .....1377		
Роттердам .....33 .....956.....33 .....1355		
Рига .....45 .....1027.....45 .....1560		
Новороссийск .....37 .....1300.....37 .....1719		
Стамбул .....27 .....1129.....27 .....1539		
Дубай .....17 .....882.....17 .....1372		
<b>Тихоокеанское-Западное направление. В Шанхай (Китай) из</b>		
Сан-Франциско .....19 .....1732.....19 .....2011		
Лос-Анджелес .....15 .....1464.....15 .....1743		
Ванкувер .....21 .....1962.....21 .....2282		
<b>Трансатлантическое-Восточное направление. Из Нью-Йорка в</b>		
Гамбург .....16 .....1421.....16 .....2056		
Роттердам .....10 .....1351.....10 .....1880		
Стамбул .....36 .....1678.....36 .....2179		
Рига .....22 .....1548.....22 .....2289		
<b>Железнодорожный транспорт</b> (включая 100 км. пути автотранспортом из пункта отправления и в пункте назначения, интермодальная перевозка)		
<b>Из Шанхая по Транссибирской железной дороге в</b>		
Варшава .....32/35 .....5532.....32/35 .....8200		
Москва .....30/32 .....3919.....30/32 .....6467		

### Источники

Asian Development Bank (2006г.), Asian Development Outlook 2006.

Asian Development Bank (2006г.), Central Asia: Increasing Gains from Trade through Regional Cooperation in Trade Policy, Transport and Customs Transit.

ECSA, European Community Shipowners Associations, ежегодные отчеты Hummels, David (2001г.): «Time as a Trade Barrier» и «Have International Transportation Costs Declined?» в Journal of International Economics, том 54 (1), стр. 75-96.

Molnal, Eva and Ojala, Lauri (2003г.). Transport and Trade Facilitation Issues in the CIS 7, Kazakhstan and Turkmenistan, доклад, подготовленный для Lucerne Conference of the CIS-7 Initiative, 20-22.1.2003г.

Stopford, 2000г., Defining The Future of Shipping Markets, Claksons Research.

ООН, Economics Commission for Europe (ЕЭК ООН), Inland Transport committee, Working Party on Rail Transport (57 Сессия, 21-23.10.2003г., agenda item 4), TRANS/SC.2/2003/20, 29.8.2003г.

Всемирный банк 2005г. (Tajikistan, Trade Diagnostic Study, December 2005, Background report).

# Транс-азиатские автоперевозки. Возможности Индии

Никилеш Дхолакиа

При участии: С.Л.Ганапати, Логистикс плюс, India; Р. Джеффри Бартлетта, Глобал трейд интернэшнл, Венгрия; Ахмет Суердема, Университет Билджи, Турция; Шантикам Хазарика, Ассамский институт менеджмента, Индия; Марк М. Леннон, Университет Род-Айленда, США; Сьягник Бенерджи, Университет Род-Айленда, США; Нью Дели, Логистикс плюс, март 2006г.

Никилеш («Ник») Дхолакиа является профессором маркетинга, электронной торговли и международного бизнеса в Университете Род-Айленда. Он также является генеральным партнером и директором по исследованиям консалтинговой фирмы «Груп Диса». Точки зрения, изложен-

ные в данном докладе, являются взглядами автора и оказавших ему помощь лиц. Контакты с д-ром Дхолакиа в США: +1-401-789-6893, +1-401-207-1851 (моб.), nikdholakia@gmail.com. В Индии – г-н Гани Ганапати: +91-11-41600686, +91-11-98100 16298 (моб.), salem.ganapathi@logisticsplus.net.

*Этот документ является предварительным докладом для понимания перспектив и преимуществ трансграничных и автомобильных перевозок грузов в Индию и из нее. Возникли условия, благоприятствующие развитию трансграничной торговли, однако еще остаются препятствия на пути создания и управления такой инфраструктурой.*

*Подобные проблемы возникали при осуществлении автомобильных перевозок и торговли в Европейском Союзе (ЕС) и между ЕС и соседними государствами на востоке и юге. С помощью международных многосторонних и двусторонних соглашений многие из этих проблем были решены даже в период антагонистической холодной войны. С распадом СССР на большое количество независимых государств эти проблемы стали более сложными. Международные многосторонние и двусторонние соглашения, используя ресурсы Международного союза автомобильного транспорта (IRU) и Конвенции о перевозках TIR, решают эти проблемы. Европейская модель преподает важные уроки трансграничных автомобильных грузоперевозок для Индии и Азии.*

*Комиссия ООН по экономическим и социальным вопросам для азиатской части Тихого океана (UNESCAP) запустила амбициозную программу развития азиатской системы скоростных автомагистралей, смоделированную на основе европейской системы скоростных автомагистралей, европейских конвенций об автомобильных перевозках и протоколов TIR, разработанных под эгидой Экономической комиссии ООН для Европы (UNECE). Подобно тому, как трансевропейская система была введена даже тогда, когда существовали глубокие разногласия, вызванные холодной войной, имеет высокий международный смысл вести азиатскую систему скоростных автомагистралей, несмотря на конфликты и беспорядки, которые могут происходить в Азии в настоящий момент. Поскольку Европа урегулировала свои конфликты, ее сеть дорог стала более жизнеспособной и ценной. Наступило время для Азии двигаться в том же направлении. Индия, в частности, нуждается в развитии связей на ее востоке и западе, даже если отчасти имеет место нестабильность.*

*Данный доклад предлагает предварительный путеводитель для Индии в области развития ее трансграничной торговли и трансграничных перевозок. Хотя рекомендации и предлагаются, имеется необходимость в углубленном исследовании и политическом анализе, которые приведут к принятию быстро осуществляемых планов. Мы надеемся, что этот доклад приведет в движение соответствующие силы и группы, чтобы начать такие исследования, формулирование стратегии и программ действий.*

*Кингстон, Род-Айленд (США), март 2006г.*

*Этот доклад стал возможным, благодаря местной поддержке и советам мирового сообщества практиков, лиц, разрабатывающих политику, и исследователей. Вверху этой страницы упомянуты те, кто оказал значительную исследовательскую помощь. Я также выражаю благодарность следующим лицам, которые предоставили источники, критические взгляды на будущее, комментарии и крупницы полезного знания: Амолью Дж. Сандилу, АСА Консалтинг, Индия; Мари А. Гамильтон, Университет Род-Айленда, США; Санджибу Похиту, Национальный совет прикладных экономических исследований (NSA-ER), Индия; Индранилу Чакраборти, журналисту в области экономики, Индия; Михаелю Галлису, «Михаэль Галлис энд эссошиэйтс», США; Калдипу Кумару, Флоридский международный университет, США; Гаутаму Дутта, Индийский институт предпринимательства, Индия; Имтиазу Мукбилу, редактору отдела путешествий «Бангкок пост», Таиланд; Кристоферу «Кип» Бергстрому, Экономико-политический совет Род-Айленда, США; Джерри Пакуин, Университет Род-Айленда, США; Роджеру Блайку, Университет Массачусетса в Бостоне, США; Диганта Саркару, «Майкрософт», Индия; Брайану Лукасу, Университет Бирмингема, Соединенное Королевство; Карол Холцух, Международный союз автомобильного транспорта (IRU), Брюссель, Бельгия; Хайдару Озкану, Международный союз автомобильного транспорта (IRU), Турция.*



Наземные связи Индии с соседними государствами начинают изменяться. Рассмотрим следующие направления развития в последнее время.

- Азиатский банк развития реально профинансировал развитие сети скоростных автомагистралей на северо-востоке Индии, как часть всеобъемлющего плана связать Ханой и Бангкок с Кабулом через Индию. Пункт пересечения границы Морех в Манипуре выбран Индией, как основной пункт пересечения границы для индийско-мьянманского (бирманского) участка этой скоростной автомагистрали. С конца 2006г. Индия и Таиланд надеются наладить беспошлинную торговлю более чем 80 позициями товаров, часть из которой будет осуществляться посредством автодорожных связей через Мьянму (Бирму). Таиланд открыл второй автотранспортный мост в Мьянму, для торговых связей с потенциальным продолжением ее к границе Индии.

- После разрушительного землетрясения в Кашмирском регионе в 2005г. Индия и Пакистан наладили разнообразные связи по автодорогам через Линию контроля (ЛОС) для создания благоприятных условий поставок гуманитарной помощи.

- В начале 2006г. Индия и Пакистан создали еще один автобусный маршрут, третий такого рода, который связывает Амристар в Индии с Лахором в Пакистане через пункт пересечения границы в Уагахе.

- В фев. 2006г. по случаю однодневного международного индийско-пакистанского матча по крикету более 3000 индийских фанатов крикета захотели попасть в Пакистан. В связи с чем были быстро установлены дополнительные столы контроля с тем, чтобы позволить фанатам пересечь границу. Это показывает, что при благоприятных условиях поездки, торговля и туризм через границу могут быстро развиваться на индийских границах с зарубежными странами.

- Вопросы автодорожных связей обсуждаются между Индией и Хиньянским автономным регионом Китая с целью обеспечения будущих подсоединений к маршрутам, соединяющим Европу и Азию, с центром в древнем китайском городе Кашгар, знаменитой точкой Шелкового пути.

- В 2006г. после перерыва в четыре десятилетия было модернизировано и возобновлено железнодорожное сообщение между станцией Муннабао в штате Раджистан, Индия, и станцией Кхохарапар в Пакистане. Помимо этого, в 2004г. было вновь открыто железнодорожное сообщение между Амристаром (Индия) и Лахором (Пакистан).

- В нояб. 2005г. индийский премьер-министр Манмохан Сингх предложил, чтобы индийский штат Трипура, граничащий с Бангладеш, стал важным центром сети дорог в Юго-Восточной Азии, благодаря его соседству с портом Читагонг в Бангладеш.

Без каких-либо значительных трансграничных дорожных связей ежегодный объем двусторонней торговли между Индией и Китаем превзойдет в 2006г. 20 млрд.долл. — рост на 38% в год, что значительно превосходит впечатляющий ежегодный уровень роста торговли Китая в 23%. Трансграничные автодорожные связи могли бы придать дальнейшее ускорение растущему объему торговли между этими двумя азиатскими гигантами.

Ряд факторов предвещают Индии успех в развитии трансграничной наземной торговли и транспортных связей с ее южно-азиатскими соседями, расширяя их в Азии и потенциально в сторону Европы. Быстро растущая экономика, развивающаяся быстрыми темпами «Золотая четырехсторонняя система скоростных автомагистралей», связывающая основные городские центры Индии, стремительный рост торговли с Азией (особенно с Китаем) — все это является благоприятным фоном для автодорожных и железнодорожных связей Индии.

Имеются, конечно, проблемы. Ими являются: недостаточное количество транспортных средств; бюрократические и правовые препятствия на пути осуществления проектов по строительству автомагистралей; политические конфликты и беспорядки в приграничных районах; пересеченная высокогорная или густо покрытая лесом местность во многих приграничных районах Индии; коррумпированный пограничный контроль; трудности в двусторонних межгосударственных отношениях; зависимость автомобильного транспорта от ограниченных и дорогих топливных ресурсов; потенциальное негативное воздействие дорожного движения на окружающую среду и культуру; конфликты между левосторонней и правосторонней системами управления и неопытность индийских водителей при управлении автотранспортными средствами на зарубежных дорогах, а иностранных водителей — на индийских дорогах.

Негативные факторы могут быть сокращены, и могут быть открыты огромные новые возможности для бизнеса и народа Индии, если будут развиваться эффективные, безопасные и хорошо управляемые трансграничные автодорожные связи.

За свою долгую историю Индия обращала внимание на морские маршруты для торговли с остальной Азией и Европой. В 21 веке, принимая во внимание быстрый рост азиатской и индийской торговли, должны быть разработаны наземные маршруты, в дополнение морских путей. Индии требуются стратегии эффективного планирования и осуществления трансграничных наземных связей.

В то время как Индия и другие государства Азии должны развивать свои собственные хорошо функционирующие системы трансграничных автомобильных перевозок, имеются некоторые важные уроки из пятидесятилетнего опыта Евро-Азиатских автомобильных перевозок. В этом докладе обобщен опыт связей ЕС с Кавказским регионом, Центральной Азией и Средним Востоком для разработки некоторых предварительных рекомендаций в области развития индийских трансграничных связей.

- Наземные связи Индии с соседними странами начинают изменяться. Произошли события, открывающие автомобильное сообщение Индии через Пакистан, Бангладеш, Мьянму (Бирма) и даже Китай.

- Ряд факторов предвещают хорошее развитие индийской международной наземной торговли и транспортных связей — быстрый рост экономики, бурное развитие системы скоростных автомагистралей, стремительное увеличение объема торговли с Азией (особенно с Китаем).

- Наземные трансграничные автомобильные перевозки грузов могут принести Индии значи-

тельные преимущества, снижая перегрузку некоторых портов, обеспечивая альтернативные маршруты в Азию/Европу и открывая новые рынки; обеспечивая доступ в иностранные порты и железнодорожные перевалочные пункты; обеспечивая доступ к портам Бенгальского залива для Непала, Бутана и районов Китая, находящихся далеко от прибрежной полосы; развивая гибкие цепочки своевременных поставок и эффективные перевозки «от двери к двери», особенно грузов, следующих навалом, или грузов, требующих особого обращения.

- При трех или менее пересечениях границ подавляющее количество национальных территорий — свыше 30, включая оконечность Европы — может быть достигнуто посредством автомобильных дорог.

- Основными уроками опыта ЕС в области трансграничного автомобильного транспорта являются: гармонизация пограничных правил и совместный пограничный контроль в пунктах пересечения границ; использование в полной степени правил международного дорожного транзита и систем, разработанных Международным союзом автомобильного транспорта (IRU), Международной конвенцией TIR об опломбированном таможенной трансграничном транспорте; внедрение безопасных, экологически благоприятных, и топливно-эффективных стандартов скоростных автомагистралей и транспортных средств; обладание многоцелевыми полуприцепными транспортными средствами; обеспечение безопасности транспортных средств на дороге и предприятий дорожной инфраструктуры; повышение квалификации водителей до уровня международных стандартов.

- Система TIR действует свыше четырех десятилетий и обеспечивает, чтобы: 1) грузы перемещались в опломбированных таможенной безопасных транспортных средствах или контейнерах; 2) пошлины и налоги «за риск» на всем пути следования покрывались международно-действительной гарантией; 3) грузы сопровождалась международно-признанным «карнетом» (документом контроля), полученным от аффилированных с IRU бизнес-ассоциаций в стране отправления и действительным в странах отправления, транзита и назначения; 4) меры таможенного контроля в стране отправления были приемлемы для стран транзита и назначения.

- Все государства, которые возникли из бывшего СССР и бывшего Варшавского договора, включая европейские республики Кавказа и региона Черного моря, а также все республики Центральной Азии, являются договаривающимися сторонами Конвенции TIR.

- В Китае и Пакистане имеются промышленные ассоциации, которые стали ассоциированными членами Международного союза автомобильного транспорта (IRU), международной организации, которая управляет системой TIR. Оба государства быстро движутся в направлении принятия TIR.

- Индия должна действовать очень оперативно, чтобы получить членство в IRU через одну или более ведущих торгово-промышленных палат и стать участником Конвенции TIR. Индия должна также поощрять такие же действия государств-членов АСЕАН.

- Различные политические и экономические факторы заставили некоторые евроазиатские государства занять активную и благосклонную позицию, чтобы воспользоваться преимуществом развивающихся евроазиатских и транс-азиатских автомобильных и железнодорожных связей. В число таких государств входят Россия, Турция, Китай, Казахстан, Иран и Пакистан. Индия должна наладить тесные связи в области трансграничных автомобильных перевозок с как можно большим количеством этих государств.

- Мега-экономика Китая добивается, посредством разнообразных проектов «Нового шелкового пути», обеспечения наземных евроазиатских автомобильных и железнодорожных связей между ЕС и Китаем. Индия должна поддерживать взаимовыгодные отношения с Китаем для доступа к основным узловым центрам автомобильных перевозок, центрам технологии перевозок, железнодорожным перевалочным пунктам и портам друг друга.

- В то время как Китай и Индия будут оставаться стратегическими конкурентами на мировой экономической сцене, быстрый рост торговли между этими азиатскими гигантами, вероятно, сделает сотрудничество в области инфраструктуры более привлекательным выбором, чем военное геополитическое соперничество.

- Для Индии настало время присоединиться к группе «активных» евроазиатских государств, осуществляющих трансграничные автомобильные перевозки.

- Азиатская система скоростных магистралей, которая начала действовать под эгидой ООН, предоставляет Индии огромные возможности, особенно, после того как крупнейший проект «Азиатская скоростная автомагистраль 1», прокладываемая от Токио до Стамбула, пересечет северные равнинные районы Индии.

- Для того, чтобы преобразовать возможности, предоставляемые в области пересечения границ, в реальные преимущества для Индии, должен произойти ряд событий. Кроме быстрого вступления в IRU и TIR, Индия должна развивать инфраструктуру скоростных автомагистралей в тех районах пересечения границы, которые являются относительно безопасными. Потребовалось бы сотрудничество правительства и частного сектора для обеспечения безопасности автомобильных дорог, транспортных средств, водителей и экипажей, груза и придорожных предприятий на стороне Индии, а также в районах пересечения индийских границ.

- Многие трансграничные связи могут потребовать сложных высотных инженерных сооружений для скоростных автомагистралей, однако технические возможности для этого существуют.

- Следует начать массивное межправительственное, дипломатическое «наступление с целью привлечения на свою сторону» для создания гармонизированных и совместно управляемых объектов по пересечению границы в основных пограничных пунктах на западе, севере и востоке.

- Следует создать единообразные правила, позволяющие осуществлять универсальное право собственности, регистрацию и управление полуприцепными транспортными средствами на уровне штатов и на федеральном уровне.

- Стандарты транспортных средств и скоростных автомагистралей, особенно на транс-азиатских

маршрутах, должны быть подняты до самых современных стандартов ЕС. Подобно этому, следует повышать квалификацию водителей для создания кадрового состава индийских водителей, ориентированного на международную деятельность в соответствии с рекомендациями IRU и других подобных организаций.

- Индийские пользователи коммерческого транспорта, транспортные операторы, фирмы по организации и технологии перевозок должны вводить методы управления мирового класса, технологии отслеживания автомобильного парка и технологии электронного обозначения груза.

- При таких изменениях очень возможно, что Индия будет развивать широкие автодорожные связи с сопредельными и соседними странами Азии и, в конечном счете, с далекой Европой и станет важным южным звеном наземных евроазиатских автомобильных и железнодорожных связей.

При 3,3 млн. км. дорог Индия обладает одной из самых больших сетей дорог в мире. Всего 57% из них имеют твердое покрытие. Несмотря на хорошую и повсеместно распространенную систему железных дорог, 70% грузовых перевозок в Индии осуществляется по автомобильным дорогам.

При ожидающемся росте индийской экономики все виды международных перевозок в Индию и из нее должны быть усовершенствованы с точки зрения пропускной способности и эффективности управления. Автодорожные трансграничные перевозки грузов могут принести много преимуществ для Индии, ее торговых партнеров и соседних государств. Основные преимущества заключаются в следующем.

- Перегруженность портов является основной проблемой Индии и становится также проблемой в некоторых некогда эффективных портах Восточной и Северо-Восточной Азии. Автомобильный транспорт может обеспечить альтернативный канал для перевозки некоторых грузов между Индией и остальной Азией и даже между Индией и Европой.

- Для некоторых видов грузов, таких как сыпучие химикаты, производственное оборудование и текстильные изделия, автомобильный транспорт может оказаться более эффективным средством передвижения от места отправления до места назначения без необходимости перегрузки.

- Автомобильный транспорт может обеспечить индийским грузоотправителям способ контроля и гарантированную доставку «от двери к двери» в места, доступные при использовании трансграничных автомобильных дорог. Иностранные грузоотправители могут воспользоваться этими преимуществами в пределах Индии.

- Наличие трансграничной автодорожной сети открывает новые рынки для индийских, а также для иностранных фирм. Малые и средние предприятия, объем торговли которых составляет менее, контейнера или грузовика, могут иметь особые преимущества.

- Индийские компании и регионы, имеющие недостаточный доступ к портам, могут получить преимущества от доступа к портам других государств, посредством трансграничных автодорожных связей. И наоборот, окруженные сушей государства и регионы зарубежных государств, расположенные далеко от их собственных националь-

ных портов могли бы иметь более легкий доступ к индийским океанским портам посредством автодорожных связей с Индией.

- Наконец, в макроэкономическом смысле хорошо разработанные системы автомобильных перевозок предлагают перспективы занятости значительному количеству людей из городских и сельских районов Индии, а программы повышения квалификации водителей могли бы предложить людям повысить разряды квалификации, что приведет к более высокой оплате их труда и более интересным видам работ.

Постепенное увеличение трансграничных перевозок в Индию и из нее создает проблемы для индийских правительственных органов, инфраструктуры, перевозчиков и иностранных торговых фирм. Некоторые проблемы уже очевидны при демонстрации «Золотого четырехстороннего» проекта национальных скоростных автомагистралей».

Несколько проблем могут задержать создание крайне необходимых трансграничных автодорожных трасс, таких как главная Азиатская скоростная автомагистраль 1, которая зайдет в Индию в Морехе — на востоке и выйдет в Уагахе — на западе.

- Эти проблемы с приобретением земли; с плохо структурированными контрактами на строительство, неисполнительными подрядчиками и необходимостью в связи с этим назначения новых подрядчиков; политическим давлением изменить маршруты; проблемами безопасности, возникающими в связи с сепаратистскими и другими воинствующими движениями.

- Экосистемы в некоторых приграничных районах очень уязвимы. Строительство и использование скоростных автомагистралей в таких районах следовало бы тщательно регулировать, чтобы сохранить эти экосистемы.

- Недоверие модернизированному способу пересечения границ мирового класса, который влечет за собой режим быстрого «зеленого пути» заранее утвержденных транспортных средств, экипажа и груза, позволяющий таким транспортным средствам пересекать пункты пограничного контроля очень быстро.

- Повсеместно распространенный «неформальный» характер транспортного сектора Индии остается огромной проблемой. По большей части грузовой автотранспорт поражен коррупцией, политическим подкупом, использованием силы мафии для запугивания работников, незаконным использованием керосина в качестве топлива, небезопасным техническим состоянием и перегруженностью транспортных средств, бездействием полиции, не обращающей внимания на безопасность и другие правила, наличием массы малообразованных водителей. В таких условиях было бы очень трудно для пересекающих международные границы, эффективных, технологически соответствующих, соблюдающих правила транспортных средств и экипажей действовать на индийских дорогах.

Правительственные органы и корпоративный сектор работают, чтобы найти решения этих проблем. Траектория быстрого роста, которая имеет место с 2002г. (и, как ожидается, продолжится, по крайней мере, в течение десятилетия) возмещает о неизбежности и срочности развития индийских трансграничных автотранспортных связей.

Без автодорожных связей в направлении Индии и из нее, не только уменьшится экономика Индии, но сократятся и другие экономики в Азии. Как заявил Чен Тайджун из Научно-исследовательского института Южной Азии под эгидой Китайской юннаньской провинциальной академии общественных наук: «Современный объем торговли между Китаем и Индией не отражает их экономического статуса. Основной причиной этого небольшого объема является отсутствие современного наземного пути из Китая в Индию, что приводит к высокой стоимости перевозок».

Как показано в следующих главах, Индия, а также другие государства Европы и Азии могли бы достичь расцвета трансграничных автомобильных перевозок.

### Путь до Европы

Кроме как для бесстрашных торговцев «Шелкового пути» древнего мира и захватчиков из Средиземноморья и Центральной Азии, наземный путь между Европой и Индией оказался труднопроходимым. Новые системы скоростных автомагистралей и навигационные технологии, тем не менее, открывают новые возможности для автодорожных связей между Индией и Европой. В принципе, принимая во внимание соприкосновение азиатского и европейского континентов, имеется возможность достичь восточных границ Европы с использованием автомобильного транспорта из Индии только при трех или четырех пересечениях границ.

#### Европейский Союз и Индия:

##### возможный доступ с использованием автотранспорта

Восточные государства-члены ЕС (государства-кандидаты)	Потенциальный маршрут через	Кол-во пересечений границ при движении из Индии
[Болгария] .....	Пакистан-Иран-Турция .....	4
Эстония .....	Китай-Россия .....	3
Финляндия .....	Китай-Россия .....	3
Греция .....	Пакистан-Иран-Турция .....	4
Венгрия .....	Китай-Россия-Украина .....	4
Латвия .....	Китай-Россия .....	3
Литва .....	Китай-Россия-Беларусь .....	4
Польша .....	Китай-Россия-Украина .....	4
[Румыния] .....	Китай-Россия-Украина .....	4
[Турция] .....	Пакистан-Иран .....	3

Источник: исследование «Группы Диса»

Такие сквозные автомобильные перевозки между Европой и Азией потребовали бы выполнения нескольких предварительных условий, включая развитие инфраструктуры скоростных автомагистралей, соглашения о транс-государственных автомобильных перевозках, стандартизацию автотранспортных средств, систему контроля за транспортными средствами, повышение квалификации водителей и экипажей.

Азиатская система скоростных автомагистралей, предложенная и согласованная более чем 30 азиатскими странами под эгидой ООН, открывает разнообразные перспективы автомобильных перевозок, торговли и туризма в Индию и из нее. Есть перечень стран, которые могут быть достигнуты при одном, двух или трех пересечениях границ. Значительная часть Азии и некоторые части восточной оконечности Европы могут быть достигнуты, в принципе, посредством трех или менее пересечений границ при движении из Индии.

#### Потенциальный автодорожный доступ в Индию и из нее: количество пересечений границ

	I	II	III
1 пересечение .....	6 .....	Бангладеш, Бутан, Мьянма	КНР, Непал, Пакистан
2 пересечения в восточном направлении (через Бирму).....	2 .....	Лаос, Таиланд	
2 пересечения в северном направлении (через Китай).....	8 .....	Казахстан, Киргизия, Лаос, КНДР, Монголия, Россия, Таджикистан, Вьетнам	
2 пересечения в западном направлении (через Пакистан) ..	2 .....	Афганистан, Иран	
2 пересечения (в целом) .....	11 .....	Афганистан, Иран, Казахстан, Киргизия, Лаос, Монголия, КНДР, Россия, Таджикистан, Таиланд, Вьетнам	
1-2 пересечения (совокупно) ...	17 .....	Афганистан, Бангладеш, Бутан, Мьянма, Китай, Иран, Казахстан, Киргизия, Лаос, Монголия, Непал, КНДР, Таджикистан, Россия, Таиланд, Вьетнам	
3 пересечения в восточном направлении (через Бирму).....	2 .....	Камбоджа, Малайзия	
3 пересечения в северном направлении (через Китай).....	6 .....	Беларусь, Эстония, Финляндия, Грузия, Латвия, Украина	
3 пересечения в западном направлении (через Пакистан) ..	6 .....	Армения, Азербайджан, Ирак, Турция, Туркменистан, Узбекистан	
3 пересечения (в целом) .....	14 .....	Армения, Азербайджан, Беларусь, Камбоджа, Эстония, Финляндия, Грузия, Ирак, Латвия, Малайзия, Турция, Туркменистан, Украина, Узбекистан	
1-3 пересечения (совокупно) ...	31 .....	Афганистан, Армения, Азербайджан, Бангладеш, Беларусь, Бутан, Мьянма, Камбоджа, Китай, Эстония, Иран, Ирак, Казахстан, Киргизия, Лаос, Латвия, Малайзия, Молдова, Непал, Северная Корея, Пакистан, Россия, Таджикистан, Таиланд, Турция, Туркменистан, Украина, Узбекистан, Вьетнам	

I. Количество необходимых пересечений границ

II. Кол-во [дополнительных] стран, которых можно достичь

III. Наименования [дополнительных] стран, которых можно достичь

Источник: исследование «Группы Диса».

В некоторых районах Азии уже имеются свидетельства того, что трансграничные автодорожные торговые связи развиваются и модернизируются.

• В фев. 2006г., используя маршрут Азиатской скоростной автомагистрали, вьетнамская центральная провинция Канг Нам и лаосская южная провинция Секонг установили связь посредством открытия большого пограничного пропускного пункта. Кроме содействия быстрому росту вьетнамско-лаосской торговли, этот трансасиатский маршрут соединил бы северо-восточный Таиланд, Камбоджу и южный Лаос с портами Вьетнама.

• В дек. 2005г. были открыты участки восьмиполосной скоростной автомагистрали из китайской провинции Квангкси до Перевала дружбы на границе Вьетнама. Время в пути от Нанинга в Китае до Ханоя во Вьетнаме сократилось до пяти часов.

Для установления автодорожных связей Индии с отдаленными районами Азии, а потенциально и с Европой, Индия должна иметь стабильные и беспрепятственные связи с географическими соседями.

Индия имеет действенные автодорожные связи с Непалом через 20 пунктов пересечения границы и достаточно активные автодорожные связи с Бангладеш. Потенциально очень важны и экономически значимые связи в восточном направлении че-

рез Мьянму (Бирму), в западном направлении через Пакистан, и в северном направлении прямо в Китай. Но эти пути тем не менее, остаются неразвитыми. Политические факторы, пограничные споры, беспорядки, проблемы безопасности и труднопроходимая местность являются некоторыми из причин такого положения.

Изменения в индийских наземных связях с Востоком, Западом и Севером.

- В 1997г. пять прибрежных стран вокруг Бенгальского залива — Бангладеш, Индия, Мьянма, Шри Ланка и Таиланд — сформировали Инициативу Бенгальского залива по многосекторному техническому и экономическому сотрудничеству (BIMSET-ЕС). Позднее Непал и Бутан присоединились к ней в качестве членов. BIMSET-ЕС обеспечивает автодорожные связи с основными портами для окруженных суши Непала и Бутана, а также автодорожные связи между регионами ЮААРС (Южно-азиатская ассоциация по международному сотрудничеству) и АСЕАН (Ассоциация государств Юго-Восточной Азии).

- Разработаны планы строительства скоростной автомагистрали, связывающей Морех в Манипуре Индия, через Баган в центральном районе Мьянмы с тайским приграничным городом Мае Сот. Эта связь будет в дальнейшем распространена на несколько городов, включая порты Юго-Восточной Азии.

- Скоростная автомагистраль Кабул-Кандагар в Афганистане была восстановлена с помощью Соединенных Штатов. США хотели бы, чтобы она стала частью многонациональной «кольцевой дороги», соединяющей Афганистан с Пакистаном, Индией, республиками Юго-Восточной и Центральной Азии в северном и северо-восточном направлении.

- Китай и Индия придают важное значение автодорожному сообщению, соединяющему Силигин в Западной Бенгалии, Индия, через индийский штат Сикким с Тибетом. Такое сообщение, пересекающее перевал Нату Ла на высоте 3 миль над уровнем моря, позволит достичь по автодороге порта Хальдия в Западной Бенгалии, а также порта Читагонг в Бангладеш.

- Китай и Индия также сотрудничают в реконструкции дороги Ледо, времен второй мировой войны (называемой также дорогой Стилвелла). Эта 1300 км. стратегическая дорога между Ледо в Ассаме Индия, и Кунмингом, провинция Юннань Китай, через Мьянму была построена под американским контролем в период Второй мировой войны и действовала только 10 месяцев в качестве стратегического маршрута снабжения националистических сил Китая, а затем была заброшена. Восстановленная дорога Ледо обеспечила бы жизненно необходимую наземную транспортную связь, поскольку Гунминг развивается Китаем, как основной железнодорожный и автодорожный организационный и технологический узловой центр во всем регионе Юго-Восточной Азии.

Для того, чтобы превратить потенциал индийской трансграничной автодорожной сети (через широкие просторы и Азии и потенциально до оконечности Европы) в реальность, потребовались бы значительные изменения и улучшения в национальной политике перевозок; межправительственных отношениях и соглашениях, инфраструктуре скоростных автомагистралей, инфра-

структуре сквозных перевозок; модернизация объектов пересечения границы, модернизация и стандартизация автотранспортных средств, повышение уровня и квалификации водителей и сопровождающих их экипажей. Автомобильные перевозки, торговля и туризм между Европейским Союзом (ЕС) и соседними странами Восточной Европы, Центральной Азии и Среднего Востока осуществляются более трех десятилетий. Опыт этих регионов содержит ценные уроки для азиатских государств, включая Индию.

Европа имеет опыт трансграничных автомобильных перевозок. В то время как ЕС создал свободные от таможенного досмотра границы в пределах Шенгенской зоны, таможни в ЕС существуют при осуществлении автомобильного туризма и торговли между ЕС и его соседними государствами. Опыт такого пересечения границ между ЕС и его соседями в высокой степени поучителен для Индии и Азии.

Опыт Западной Европы. В 1998г. Международный союз автомобильного транспорта (IRU) провел исследование по изучению прямых и косвенных расходов, связанных с препятствиями для перевозчиков при перевозках через территории пяти государств Западной и Восточной Европы. В исследовании были рассмотрены вопросы перегрузки дорожного движения, задержек на границе, запрещений движения, забастовок, блокад и ограничений скорости. В этом исследовании была осуществлена оценка прямых расходов в связи с такими препятствиями в 8 млрд.долл. и косвенных расходов — с точки зрения влияния на торговлю и туризм — в 16 млрд.долл. в год.

Несмотря на такие большие расходы, торговля с использованием автотранспорта между Восточной и Западной Европой растет. Хотя многие источники конфликтов в области трансграничной торговли остаются, происходит постепенное налаживание автомобильных перевозок между ЕС и государствами к востоку и югу от него. Фактически, автомобильные перевозчики из ЕС и соседних с ним государств совершают подвиги, направляя загруженные фуры через многочисленные границы на ежедневной основе, что является чем-то невозможным при пересечении большинства азиатских границ.

Систематическое расширение Европейского Союза помогает убрать многие из этих препятствий. Члены ЕС, а также государства, которые являются кандидатами в члены ЕС, пользуются разумно налаженным трансграничным доступом автомобильного транспорта.

Имеются, конечно, небольшие отклонения от долгосрочной тенденции и трудности. В 2004г., когда 10 новых государств-членов — главным образом из Восточной Европы — присоединились к ЕС, группы, принадлежащие к британской автомобильной отрасли, отметили значительный рост количества грузового транспорта на британских дорогах, которое произошло в результате присоединения новых государств-членов. Британские фирмы, осуществляющие перевозки с использованием автоприцепов, выразили озабоченность и возмущение этим «нашествием» недорогих восточно-европейских транспортных операторов. Это произошло, несмотря на необходимость пересекать Ла-Манш на пароме и пограничный контроль, который существует между Соединенным

Королевством и Шенгенской зоной свободных границ континентального ЕС.

Препятствия, узкие места и раздражители продолжают существовать в трансграничных перевозках в пределах ЕС, а также между ЕС и его соседними государствами. В конце 70-х гг. ЕС подписал соглашения с Алжиром, Египтом, Иорданией, Ливаном, Сирией, Тунисом и Марокко с целью разрешения свободной торговли через регион. Большинство промышленных и сельскохозяйственных товаров можно торговать свободно или с минимальными разумно установленными пошлинами. Этими соглашениями были созданы благоприятные условия для трансграничной торговли с использованием автотранспорта между ЕС и Средним Востоком.

Ситуация, излагаемая турецким транспортным оператором «Генель», создает представление об осуществлении трансграничной торговли с использованием автомобильного транспорта со Средним Востоком, достигающим даже Афганистана и оконечности Южной Азии. «Генель» сообщает следующее.

- Имеется много операторов, осуществляющих автодорожные перевозки с ЕС, поэтому расценки и прибыльность являются низкими.

- На маршрутах Среднего Востока конкуренция значительно ниже. Риски — выше, но поэтому имеется потенциальная прибыль.

- Эта компания имеет опыт автодорожной торговли с Ираном, Сирией, Азербайджаном, Ливаном, Ираком, Саудовской Аравией и даже Афганистаном — в случае с Афганистаном для перевозки международной помощи и материалов для восстановления разрушенного хозяйства.

- С некоторыми пунктами пограничного контроля гораздо труднее вести переговоры, чем с другими. В Саудовской Аравии пограничный контроль в большинстве случаев строгий. Что касается Ирака, то имеет место курдский пограничный контроль на иракской стороне, и они особенно внимательно досматривают турецкие контейнеры.

- Автодорожные маршруты являются более быстрыми: за пять дней можно добраться до Тегерана, по сравнению с двумя неделями по железной дороге.

- Способ перевозок ро-ро пока не доказал, что он является самым пригодным для Среднего Востока или Восточной Европы, включая Россию.

- Железнодорожные и паромные тарифы являются низкими и устанавливаются на основе оплаты за 1 т. груза, однако, частота операции и ее гибкость недостаточны. Перевозка от двери к двери возможна только автотранспортом. Для очень тяжелых грузов (свыше 21 т. для ЕС и 23 т. для Среднего Востока) а также для опасных грузов железнодорожный и морской транспорт является единственным выбором.

- Достижение полной загрузки контейнеров для грузовых транспортных средств является во многих случаях проблемой. Компания ожидает, пока накапливаются части груза, обычно из ЕС, а затем объединяет эти части и загружает полный контейнер.

- Всякий раз, когда полностью используется система документации TIR, пересечение границы осуществляется более гладко, чем без TIR. Грузовой автотранспорт с использованием TIR является идеальным способом перевозки скоропортящихся

грузов и поставок для оперативной системы производства с нулевым уровнем запасов или системы розничной торговли.

- На многих границах водители и контейнеры могут пересекать их, однако, контейнер, который прицепляется к автотранспортному средству или грузится на него, является контейнером из страны назначения.

- Для водителей опыт использования различных таможенных систем имеет огромную ценность, а некоторые языковые навыки также имеют большое значение.

- Теплота и холодность дипломатических и трансграничных отношений между странами оказывают непосредственное влияние на транснациональные автомобильные перевозки. Например, турецкий пограничный контроль является взаимно легким и дружественным по отношению к ЕС и таким странам, как Туркменистан и Узбекистан, и зависит от того, как осуществляется пограничный контроль в этих странах в отношении турецких перевозчиков.

Трансграничные грузовые автоперевозки между ЕС и Средним Востоком осуществляются, но не на достаточном уровне и не так гладко, как между ЕС и Восточной Европой, государствами Кавказа и Центральной Азией. Когда доступна и должным образом используется документация TIR, она помогает. В поиске взяток должностные лица таможни и полиции часто подвергают грузовики, въезжающие на скоростные автомагистрали Среднего Востока из других стран, вымогательству и умышленной задержке. Урок заключается в том, что имеющие отношение к этому страны должны улучшать поведение их должностных лиц, осуществляющих контроль, до сопоставимых и высоких этических стандартов.

В то время как объем автотранспортной торговли между расширяющимся Европейским Союзом и соседними с ним странами на востоке и западе увеличивается, много проблем остается. Политические события, такие как терроризм и нелегальная иммиграция часто создают препятствия для автомобильного транспорта.

Постепенно ЕС и его соседи приходят к пониманию того, что решающими для оказания содействия автомобильным перевозкам являются административные факторы. Хорошая инфраструктура сама по себе имеет мало пользы, если существуют узкие места в пунктах пересечения границ и в других на маршруте следования. Стали понятными несколько способов оказания содействия автотранспортным трансграничным потокам: гармонизация документов и процедур между ЕС и соседними с ним странами; создание совместно управляемых пунктов пограничного контроля; распространение Европейской спутниковой радионавигационной системы для содействия упорядоченной навигации; оперативная совместимость железнодорожного и автомобильного оборудования.

Должностные лица ЕС начали придавать особое значение «мягким» мерам для удаления или сокращения естественных и административных узких мест вдоль основных транспортных путей с соседями ЕС на востоке и юге. ЕС также поощряет обмен наилучшими практиками торговли и перевозок со своими соседями и содействует публично-частному партнерству для быстрого осуществления проектов скоростных автомагистралей и связанных с ними проектов.

## Союз IRU

Все без исключения евроазиатские государства, возникшие из бывшего СССР, а также государства-кандидаты в члены и соискатели членства ЕС вступили в Международный союз автомобильного транспорта (IRU), стали договаривающимися сторонами и обеспечили исполнение Конвенции TIR (обсуждаемую в следующем основном разделе этого доклада) в отношении трансграничного автомобильного транспорта. Такие далекие от ЕС страны, как Чили, Уругвай, Южная Корея, Китай, Афганистан, Пакистан и Индонезия, по крайней мере, стали ассоциированными или неполными членами IRU и участниками TIR, предвидя развитие торговли с ЕС.

В то время как система TIR сталкивается с некоторыми проблемами, поручение составления таможенной документации аффилированным с IRU национальным ассоциациям и передвижение товаров по дорогам, гарантированное этими ассоциациями, увеличили объем автодорожной торговли и ускорили такую торговлю в государствах, использующих TIR.

Стандарты скоростных магистралей. ЕС и соседние с ним страны, которые торгуют с ЕС посредством автодорожных связей, пытаются модернизировать основные трансграничные дороги для приспособления грузовиков, способных перевозить груз с нагрузкой на ось до 11,5 т. в транспортных средствах, которые могли бы быть высотой до 4 м. Документация, подготовленная Организацией объединенных наций для Азиатской системы скоростных автомагистралей рекомендует минимальные клиренсы 4,5 м. для тоннелей, эстакад и проездов под полотном дороги с целью безопасного проезда соответствующих стандартам ISO (Международной организации по стандартизации) контейнеров.

Принятое мнение относительно Азиатской системы скоростных магистралей заключается в том, чтобы позволить стандартам стран иметь преимущественную силу, однако, с конечной целью приведения автодорожных систем к американским стандартам AASHTO (Американская ассоциация государственных служащих, отвечающих за автодорожные перевозки в штатах). Основные характеристики этих стандартов:

- регулирующие везд развязки с хорошо сконструированными съездами;
- минимальные проектные скорости: 110 км/час — в сельских районах, 100 км/час — в пересеченных холмистых местностях и 80 км/час — в городских районах и гористых местностях;
- определенные стандарты изогнутости, дальности видимости, возвышения и градусов подъема/спуска.
- по крайней мере, две полосы в каждом направлении и более, если это вызвано интенсивностью дорожного движения; обеспечение дополнительной полосы движения на подъеме и аварийных съездах для очень тяжелых транспортных средств, если необходимо;
- минимум 3-метровая внешняя обочина дороги и 1,2-метровая внутренняя бровка. Более широкие обочины рекомендованы для участков движения тяжелых грузовиков, а более узкие могут быть приемлемы в высокогорных условиях;
- поверхность дорожного покрытия должна быть профилирована для обеспечения эффективного стока воды;

- должны быть установлены стойки, ограждающие рельсы, барьеры и т.п., если на полотне дороги находятся фиксированные объекты, которые нельзя объехать;

- определенные клиренсные и структурные стандарты для эстакад, проездов под полотном дороги, мостов, тоннелей и т.п.; следует избегать пресечения уровней железных дорог и скоростных автомагистралей.

Конечно, даже в Соединенных Штатах вся система скоростных автомагистралей между штатами не соответствует полностью стандартам AASHTO. Из-за унаследованных причин или ресурсных проблем некоторые участки дорог не соответствуют требованиям. В любое время в Соединенных Штатах несколько проектов строительства скоростных автомагистралей находятся в процессе исправления такого положения дел.

Для Индии с расчетом на долгую перспективу имеет смысл строить системы скоростных автомагистралей, которые смогут обеспечить основные трансграничные транспортные потоки с тем, чтобы отвечать наилучшим стандартам ЕС, AASHTO и азиатским стандартам, чтобы дороги соответствовали любым стандартным условиям международного дорожного движения, которые потенциально необходимы.

Стандарты транспортных средств. Перевозчики за пределами ЕС, которые хотят использовать грузовики для торговли с ЕС, часто приходят к выводу о необходимости большой длины транспортных средств для модернизации технологий и стандартов перевозок. Это делается для того, чтобы отвечать европейским стандартам, а также чтобы улучшить организацию и технологии трансграничных перевозок.

- Компания грузовых перевозок «Омега» из Беларуси использует тягачи и полуприцепы, отвечающие стандартам Евро-3 и Евро-4. Она оборудовала транспортные средства навигационной системой GPS и телефонами GSM. Соответствующие евростандартам 20-тонные, покрытые брезентом полуприцепы позволяют осуществлять загрузку сверху или с одной стороны. Эти полуприцепы позволяют использовать площадь в 82 куб.м., способных вместить 32 европейских поддона. Морозильные трейлеры для скоропортящихся продуктов оборудуются термографами и могут поддерживать температурный режим хранения от -25 градусов до + 25 градусов по Цельсию.

- «Форд Отосан» — предприятие «Форд Мотор» и его турецкий партнер добавили к автомобильному парку новый грузовик, соответствующий стандарту Евро-4 к его уже успешной линии грузовиков «Карго Евро-3». Ожидается, что это будет поддерживать благополучное развитие торговли между ЕС и Турцией, поскольку вводятся строгие стандарты.

- Группы защитников прав потребителей в Индии, такие как Центр по науке и окружающей среде (CSE) лоббируют введение Евро-4 и более высоких экостандартов в индийских городах. Если они будут введены, грузовики из Индии будут готовы к рейсам по трансасиатским и евроазиатским маршрутам.

К 2010г. ожидается, что индустрия грузовых автомобилей консолидируется, до пяти основных игроков: «Даймлер Крайслер», «Вольво» (включая «Рено» и «Мак») и три других. Компания «Тата

Дэу» предпринимает усилия стать частью этого набора. Эти лидирующие группы с мировыми рыночными амбициями будут инициировать принятие высоких стандартов безопасности и внедрение новых технологий для грузовиков нового поколения.

В развитых регионах, включая ЕС, основным видом транспортного средства для грузовых перевозок является полуприцеп, в котором короткий тягач (состоящий из кабины водителя и двигателя) тянет длинный трейлер. Трейлер может иметь различные формы, такие как прицеп для контейнеров стандарта ISO, обтянутый брезентом прицеп, холодильный прицеп для скоропортящихся грузов, специализированный прицеп для топлива и химических веществ, прицеп для автомобилей и т.д. Конечно, многие из этих трейлеров должны быть для безопасности опломбированы в соответствии с режимом TIR, и TIR разработала способы обеспечения защиты от несанкционированного вскрытия этих специализированных прицепов, которые не могут быть закрыты на замок.

Большинство развитых регионов разрешают отдельно регистрировать право собственности на тягач и трейлер полуприцепного транспортного средства. Это позволяет тягачу (кабине) находиться в собственности и эксплуатироваться всеми видами фирм, включая малые компании и, часто, водителем-собственником, в то время как большие и дорогие трейлеры обычно находятся в собственности крупных транспортных компаний, экспедиционных агентств, организующих перевозки партий грузов, транспортных линий и лизинговых компаний. Такое разделение права собственности и регистрации делает автомобильный транспорт очень гибким. Тягачи-кабины могут отсоединять трейлеры для выгрузки и погрузки — процессов, которые требуют времени — на доковых платформах и присоединять другие трейлеры для перевозки.

Некоторые транспортные компании из ЕС и соседних с ним государств ведут электронным способом обновляемый список пустых трейлеров, доступных в разных местах. Перевозчики, а также собственники тягачей-кабин могут знакомиться с таким списком через интернет или по телефону, и затем планировать маршрут рейса.

В Индии до сих пор нет такой четкой системы разделения права собственности на тягач и трейлер, а также их отдельной регистрации даже на центральном (федеральном) уровне и уровне штата. Совместно с другими азиатскими государствами Индия должна достичь быстрого прогресса в области права собственности и регистрации двух частей полуприцепных транспортных средств.

Трансграничная полуприцепная перевозка требует, чтобы водитель был квалифицированным специалистом и имел возможность прочесть вывески о направлении движения на многих языках; обладал техническими навыками для поддержания грузовиков в хорошем техническом состоянии; обладал возможностью защитить груз и имел навыки разрешать ситуации, на границе и иностранной территории.

IRU, несколько находящихся в Европе производителей грузовиков и образовательные академии по всей Европе предлагают программы по формированию компетенции водителей в различных областях — от навыков вождения и технического обслуживания до построения «более гибких» языковых взаимоотношений с людьми. Азия

должна приступить к выполнению подобной программы. Наилучшим было бы, если пан-азиатские стандарты и уровни повышения квалификации водителей могли устанавливаться под эгидой таких организаций, как UNESCAP и ADB.

## СИСТЕМА TIR

TIR является аббревиатурой французского термина *Transports Internationaux Routiers*. Система TIR основана на четырех основных принципах: 1) грузы перемещаются в опломбированных таможенной безопасных транспортных средствах или контейнерах; 2) пошлины и налоги «за риск» на всем пути следования покрываются международной гарантией; 3) грузы сопровождаются международно признанным «карнетом» (документ контроля), полученным от аффилированных с IRU бизнес-ассоциаций в стране отправления, и действительным в странах отправления, транзита и назначения; 4) меры таможенного контроля в стране отправления приемлемы для стран транзита и назначения. В рамках Конвенции TIR ведется список утвержденных транспортных средств. Основными требованиями к ним является наличие отделений, которые можно опечатать и в которые нельзя проникнуть, с особыми условиями, касающихся тяжелых или сыпучих грузов, которые не могут перевозиться таким опломбированным способом.

В 1959г. восемь европейских государств сформировали Международный союз автомобильного транспорта IRU. Система TIR, структурно действовавшая с 1949г., была формально разработана в деталях в 1975г., как Конвенция о международных перевозках товаров в соответствии с Конвенцией TIR о карнетах (Конвенция TIR 1975г.). Эти усилия были предприняты под эгидой Экономической комиссии ООН для Европы (UNECE). Конвенция TIR вступила в силу в 1978г.

Система TIR с тех пор стала международно-признанным способом транзитных автомобильных перевозок в пределах границ одной страны, между двумя соседними странами или через несколько стран. С 1978г. положения Конвенции периодически дополнялись и изменялись, в общем, около 20 раз; последние изменения были внесены в 2002г. Некоторые аспекты Конвенции TIR, такие как приемлемость утвержденных транспортных средств, являются предметом постоянного пересмотра и модернизации.

Первыми странами, которые создали систему TIR в 1949г., были шесть основных государств-членов ЕС: Германия, Франция, Италия, Бельгия, Люксембург и Нидерланды. К 2000г., система покрывала весь ЕС, почти всю, не входящую в ЕС Европу, Центральную Азию, значительную территорию Среднего Востока и некоторые страны в географических районах, отдаленных от ЕС.

По существу, Конвенция TIR обеспечивает, чтобы досмотр товаров осуществлялся таможенниками страны продавца; чтобы товар помещался в опечатанные контейнеры и доставлялся в них до места назначения. В стране покупателя местные таможенники досматривают товары и контейнер и взимают налагаемые пошлины. Все другие юрисдикции, через которые контейнер следует транзитом, просто пропускают товары TIR.

Ключевым элементом транзитного режима TIR является его система гарантий в каждой из стран транзита. Если транспортный оператор TIR или



грузоотправитель не исполняет обязательств по оплате пошлин и налогов, такие пошлины и налоги «за риск» во время транзита покрываются в любой момент национальной гарантирующей ассоциацией. Каждая ассоциация, представляющая перевозчиков в конкретной стране и признанная таможенной администрацией этой страны, гарантирует оплату в пределах этой страны любых пошлин и налогов, которые могут подлежать оплате в случае любого нарушения нормального процесса, возникшего в ходе транспортной операции TIR. Эта национальная ассоциация гарантирует оплату пошлин и налогов национальных или иностранных перевозчиков, осуществляющих перевозки по карнету TIR. Карнет является документом, выпущенным гарантирующей национальной ассоциацией в стране отгрузки. Имеется система последовательных гарантий на национальном уровне по всему маршруту транзита, основанная на международных принципах. Ассоциации, выдающие гарантии по маршруту следования, составляют «гарантийную цепочку», связывающую все страны поддерживающие TIR. Все ассоциации, выдающие гарантии на национальном уровне, являются членами Международного союза автомобильного транспорта (IRU), аффилированной с ООН организацией со штаб-квартирой в Женеве. Вся «гарантийная цепочка» управляется и поддерживается IRU.

В то время как каждая страна свободна в установлении максимальных денежных пределов гарантий, IRU устанавливает верхний предел в 50 тыс.долл. за каждый карнет TIR. Из-за инфляции реальная стоимость этого предела в долларах уменьшилась. Вследствие этого, был введен особый карнет с суммой гарантии для алкогольной и табачной продукции, ограниченный 200 тыс.долл.

Успех TIR основывается на ее простоте, в особенности, на невовлеченности государств транзита, когда государства транзита следуют подходу к автомобильным транзитным перевозкам, осуществляющимся через их территории, на основе принципа «руки прочь». TIR пытается сбалансировать потребности таможенных служб в исполнении их ожиданий возмещения подлежащих оплате пошлин с потребностями перевозчиков в упрощении канцелярской работы в связи с перевозками и сокращении затрат. Принимающие систему TIR страны, очевидно, видят больше экономической выгоды в свободных от ограничений трансграничных перевозках и хотят отказаться от таможенных досмотров, поскольку документы TIR и перевозки гарантируются национальными, аффилированными с IRU ассоциациями. Имеются, конечно, возникающие время от времени проблемы в пределах структуры системы TIR, а также проблемы, имеющие внешнее по отношению к TIR происхождение.

Будучи главным образом разработанной для трансграничных автомобильных перевозок, система TIR применяется также и к другим видам перевозок. Железнодорожные и морские перевозки подпадают под систему TIR, если в многовидовой транспортной цепочке хотя бы одним звеном являются автомобильные перевозки.

Стержневыми направлениями деятельности системы TIR являются транспортные средства и контейнеры, документация, управление рисками и межгосударственные соглашения. Система TIR работает, опираясь на следующее:

- обеспечение безопасности транспортных средств и контейнеров, опломбирование грузов в стране отправления и снятие пломб в стране назначения;

- по всему маршруту транзитной перевозки, национальные, аффилированные с IRU ассоциации образуют гарантийную цепочку, обеспечивающую оплату этими ассоциациями всех взимаемых пошлин и налогов, если перевозчики не выполнили своих обязанностей по их оплате;

- должным образом составленная документация TIR, выданная аффилированной с IRU ассоциацией в стране отгрузки, позволяющая осуществлять беспрепятственную перевозку через государства, на которые распространяется действие системы TIR;

- взаимное признание государствами, национальными ассоциациями, аффилированными с IRU, и бизнесом мер таможенного контроля;

- контролируемый должным образом уполномоченным персоналом допуск к перевозкам TIR;

- создание электронной системы, такой как «Безопасная система TIR», для ускорения транзита и справочной системы отслеживания и управления рисками.

Для ускорения процесса автомобильных перевозок с использованием TIR IRU разрабатывает базу данных и коммуникационную систему электронного обмена данными (EDI), называемую «Сейф TIR» («Безопасная система TIR»). Сердцевиной системы является база данных IRU об отгрузках. Посредством электронного обмена база данных IRU могла бы осуществлять обмен данными об отгрузках с национальными ассоциациями, аффилированными с IRU, грузоотправителями, перевозчиками, уполномоченными водителями и таможенными органами. Справочная система в интернете «Кьют-Уайз» — краткое значение для термина «Всемирная информационно-справочная система данных таможенной службы для деловых операций TIR», вероятно, будет связана с базами данных «Сейф TIR». «Кьют-Уайз» предоставила бы таможенным органам и «гарантийной цепочке» национальных организаций, аффилированных с IRU, возможность отслеживать отгрузки и управлять связанными с ними рисками.

В то время как TIR расширяет географическую сферу своего действия, она также сталкивается с проблемами сбалансирования многочисленных интересов. Кроме традиционной проблемы баланса интересов таможенных органов и грузоотправителей, возложенной на автомобильный транспорт, в современном мире имеются дополнительные озабоченности, связанные с использованием транспортных контейнеров для целей терроризма, международных преступных синдикатов и незаконной миграции.

Система TIR предполагает наличие однородного сообщества государств, подобных развитым государствам ЕС с точки зрения экономического уровня, политической открытости и этических стандартов. Конечно, реальный мир не является таковым.

TIR работает наилучшим образом в странах с хорошо отлаженной, функционирующей на основе этических принципов системой таможенных органов и полиции, укомплектованных хорошо обученными и адекватно оплачиваемыми сотрудниками. Национальные транспортные и телеком-

муникационные инфраструктуры должны быть в состоянии обслуживать передвижение грузов по внутренним и международным коридорам. Проблемы возникают из-за недостатка четкого распределения обязанностей между аффилированными с IRU ассоциациями, таможенными учреждениями, национальной полицией и местными органами по обеспечению исполнения закона. Например, в странах, где доход на душу населения является низким, правительственные служащие, вероятно, прибегнут к налогообложению на перевозчиков штрафов на месте и потребуют взятку у лица, отказывающегося платить такие штрафы. Правительства часто закрывают глаза на такую коррупцию по разным причинам: из-за трудности отслеживания таких действий и выполнения правил по обеспечению исполнения закона; соучастия занимающих высокое положение должностных лиц; и, обычно, высокой стоимости регулирующего мониторинга.

Даже в странах с хорошо обученными таможенными службами возникают проблемы из-за неэффективности или отсутствия стандартизации таможенной обработки грузов. До начала транзита должна быть собрана необходимая документация для всех стран транзита. В случае если транзит не завершен, как планировалось, необходимая документация должна быть на месте для того, чтобы работала гарантийная цепочка TIR. Часто агентства, обеспечивающие эти необходимые документы и информацию располагаются в разных местах, и это вызывает значительные задержки и расходы в процессе сбора документов.

Гаранты должны быть готовы к тому, чтобы сделать гарантии доступными без дискриминации, а также располагать средствами для оценки рисков, связанных с предоставлением этих гарантий. В развивающихся странах это часто является самым слабым звеном системы. Клиенты и грузоотправители, которые либо используют мошеннические методы, либо являются некомпетентными, должны быть идентифицированы и отмечены как таковые. К сожалению, в развивающихся странах такая информация либо недоступна, либо скрывается. IRU инициировал создание базы данных онлайн для ведения текущей и прошлой историй всех выданных карнетов.

При неадекватных данных гаранты могут быть не готовы обеспечить гарантийный компонент для системы TIR или могут понести сверх большие расходы по сравнению с определяемыми ими средними убытками, возникающими из-за этих недостоверных данных. Это может ограничить участие в системе TIR только самыми богатыми участниками. Проблемы гиперинфляции и неконвертируемых валют могут усугубить проблемы TIR.

Если гарант в лице аффилированной с IRU организации требует высокой платы за выдачу карнета, грузоотправители или перевозчики могут найти более простые и дешевые пути, чтобы избежать TIR и самим иметь дело с таможенными пунктами пересечения границ.

Если гарантийная цепочка TIR хорошо управляется, система обеспечивает быстрое передвижение товаров по скоростным автомагистралям, пересекающим многочисленные страны. Географическая сфера применения и влияние системы TIR отражается в том, где находятся два «постоян-

ных представительства» — фактически, штаб-квартиры — IRU (аффилированной с ООН организации, которая управляет системой TIR). Эти офисы расположены в Москве (для региона СНГ) и Стамбуле (для региона Среднего Востока).

Система TIR расширила сферу действия за пределы ЕС и соседних с ним стран. Такие далекие страны, как Чили, и Индонезия, частично или полностью приняли обязательства по отношению к протоколам TIR. Азия без сомнения стала бы следующим основным рубежом экспансии TIR.

Предпринимаются большие усилия по внедрению электронных технологий для поддержания процесса осуществления TIR. Разрабатывается база данных и система коммуникаций EDI (система электронного обмена данными), называемая «Сейф TIR» («Безопасная система TIR»), которая позволит грузоотправителям, перевозчикам, таможенным органам, национальным ассоциациям, аффилированным с IRU, и штаб-квартире IRU осуществлять электронный обмен данными об отгрузках. С «Сейф TIR» было бы возможно обеспечить прозрачность таможен и отследить отклонения от заявленного и действительного содержания отгрузки, если отгрузки не опломбированы. Вместе со спонсируемой США системой безопасности перевозок, такой как «Таможенное торговое партнерство против терроризма» («С-ТРАТ»), система «Сейф TIR» могла бы развиваться в основной способ обеспечения безопасности и прозрачности автомобильных трансграничных перевозок.

Несмотря на то, что система TIR разработана в Европе и для Европы, преимущества системы TIR постепенно становятся очевидными для государств, осуществляющих торговлю в других районах мира. К 2006г. система TIR действовала в 50 странах, и около 70 стран стали договаривающимися сторонами Конвенции TIR с намерениями внедрить систему. Страны за пределами Европы включают Чили и Уругвай — в Южной Америке; Тунис, Марокко, Ливия и Замбия — в Африке; Сирия, Израиль, Иордания, Иран, Ливан и Кувейт — на Среднем Востоке; Афганистан — в Южной Азии; Южная Корея — в Восточной Азии; и Индонезия — в Южной Азии. Все государства, которые возникли из бывшего СССР, являются договаривающимися сторонами Конвенции TIR.

Фактически, из крупных азиатских стран не участвуют в Конвенции TIR только Китай, Япония, государства СААРК (Ассоциация регионального сотрудничества Южной Азии) и государства АСЕАН (за исключением Индонезии). Даже среди этих государств Китай и Пакистан имеют промышленные ассоциации, которые стали ассоциированными членами Международного союза автомобильного транспорта (IRU), международной организации, которая управляет системой TIR.

В то время как желание и намерение наладить трансевропейскую и евроазиатскую систему автомобильных перевозок очевидны, реальные усилия по созданию таких связей набирают обороты с 90гг.

### ШЕЛКОВЫЙ ПУТЬ

В 1993г. государства Центральной Азии и три государства кавказского региона собрались вместе для создания организации Трасеса. Трасека — это аббревиатура наименования «ТРАнспортный коридор Европа-Кавказ-Азия». Первоначальными 8

государствами-членами являются: Армения, Азербайджан, Грузия, Казахстан, Киргизстан, Таджикистан, Туркменистан и Узбекистан. К концу 90гг. к группе также присоединились Украина, Монголия и Молдова. Кроме осуществления проектов технической помощи в развитии транспортной инфраструктуры государств-членов, Трасеса надеется возродить древний Шелковый путь в качестве наземной торговой связи между Европой и Азией.

Основными целями Трасеса являются.

- развитие торговых, транспортных и коммуникационных связей между Европой, регионом Черного моря, Кавказом, регионом Каспийского моря и Азией;

- содействие доступу на мировые рынки для государств-членов по автомобильным и железным дорогам;

- обеспечение безопасности дорожного движения, безопасности грузов и охраны окружающей среды;

- гармонизация транспортной политики и связанных с ней правовых структур;

- создание конкурентной среды для перевозчиков из государств-членов.

Европейский Союз, а также ведущие экономические державы и торговые государства, такие как Соединенные Штаты, Япония, Китай и Россия проявили интерес к Трасеса и создали проекты или организовали взаимодействие с ней.

К 2005г., Китай стал четвертой крупнейшей в мире экономикой (после Соединенных Штатов, Японии и Германии) с точки зрения номинального долларowego эквивалента; и второй крупнейшей экономикой (только после Соединенных Штатов) с точки зрения паритетной покупательной способности (ППС). Китай также является одним из основных мировых торговых государств. Большинство торговых потоков Китая проходят через его эффективные порты на восточном побережье страны. Проявляется, тем не менее, растущий интерес к открытию наземных торговых и туристических маршрутов в Китай и из него. Такие маршруты обещают способствовать развитию обширных западных районов Китая, создать благоприятные возможности для Центральной Азии и России, а также установить более короткий путь в Европейский Союз, чем океанские маршруты.

Два успешных транспортных мероприятия, основанные на теме «Шелковый путь», произошли в 2005г. Первым было ралли, спонсируемое компанией «Грузовики Рено». Колонна грузовиков, нагруженных коммерческими грузами, вышла из Парижа и проследовала по первоначальному древнему Шелковому пути настолько близко к нему, насколько возможно. Опыт и знания, полученные в ходе этого очень рискованного ралли Париж-Пекин компанией «Грузовики Рено», без сомнения, будут распространены на евро-китайские транспортные и торговые системы.

Вторым мероприятием был караван грузовиков по маршруту Пекин-Берлин-Брюссель, спонсированный Международным союзом автомобильного транспорта (IRU), при инициативе и лидерстве Kazato, ассоциации-члена IRU в Казахстане. Маршрут, выбранный этим караваном грузовиков, проходил через Китай в Казахстан, и Россию; затем направился к Балтике, Польше, Германии и, наконец, в Брюссель, Бельгия. IRU и аффилированные с ним национальные ассоциации распро-

страняют основные опыт и знания, приобретенные в ходе проекта IRU «Караван Пекин-Брюссель». Европейские, центрально-азиатские и китайские перевозчики могли бы получить очевидную пользу от этого пилотного проекта – возможно, для прокладывания пути для регулярных грузовых конвоев между Европой и Китаем.

В отличие от ралли «Грузовики Рено», которое придерживалось первоначального маршрута Шелкового пути, караван IRU использовал лучшие доступные дороги. Он показал, что коммерческие грузы могут перевозиться от западной границы Китая до Брюсселя в течение двух недель, по сравнению с шестью неделями при океанских перевозках из Китая в ЕС.

Спонсируемое «Рено» ралли грузовиков и спонсируемый IRU караван грузовиков между Китаем и Европой осуществлялись в качестве экспериментов. Они служат подтверждением концепции развития автодорожной сети и туристических связей между Азией и Европой.

В 1992г. запущен проект Азиатской скоростной автомагистрали под эгидой Экономической и социальной комиссии ООН для Азии и района Тихого океана (UNESCAP). Проект Азиатской скоростной автомагистрали является частью более крупной инициативы «Развитие азиатской наземной транспортной инфраструктуры (ALTID), которая также включает планы в отношении трансазиатской железной дороги (TAR) и содействия торговли и туризма в Азии по наземным маршрутам. Смоделированная, в общих чертах, на основе Европейской системы скоростных автомагистралей, Азиатская система скоростных автомагистралей является 140000-километровой автодорожной системой, соединяющей большинство азиатских городов, включая города островных государств посредством паромов. Азиатская скоростная магистраль 1 или АН-1 соединила бы Токио со Стамбулом, причем значительный участок АН-1 проходил бы по северо-восточной и северной Индии. Калькутта и Дели – два крупных города – находятся на маршруте АН-1.

Индия подписала соглашение об Азиатской скоростной автомагистрали в апреле 2004г. В то время как Азиатская скоростная автомагистраль, пронумерованная одноразрядным числом 1, является главной скоростной автомагистралью, проходящей через Индию, менее крупные и вспомогательные скоростные автомагистрали Азиатской системы скоростных автомагистралей пересекают все части Индии и соединяют ее с соседними государствами, включая Шри Ланку, сначала посредством парома, а, потенциально, посредством моста или туннеля.

Имея самую большую территорию в Азии, Китай обеспечивал бы решающие связи в Системе азиатских скоростных автомагистралей. Ожидается, что Китай прибавит 15 тыс.км. к его 11 тыс.км. сети скоростных автомагистралей, которые являются частью Азиатской системы скоростных автомагистралей. С 26 тыс.км. автомагистралей Китай составит 19% от Азиатской сети скоростных автомагистралей.

К середине 2000г. Азиатские страны подписали свыше половины дюжины соглашений для содействия упорядоченному транспортному потоку. Предполагается, что Азиатская сеть скоростных автомагистралей будет построена к 2010г.

К середине 2005г. 28 из 32 стран, которые являются частью Азиатской системы скоростных автомагистралей подписали межправительственное Соглашение об Азиатской сети скоростных автомагистралей. С точки зрения Индии, нежелание Бангладеш подписать это соглашение — и желание Бангладеш изменить маршрут Азиатской скоростной автомагистрали 1 таким образом, чтобы он проходил в Бангладеш прямо из Мьянмы (Бирмы) — составляет самую большую межправительственную и дипломатическую проблему. Необходимы совместные усилия АСЕАН и Индии для установления сотрудничества с Бангладеш.

Как и в начале 2006г., 16% инфраструктуры Азиатской скоростной автомагистрали — 22000 км. из 141000-километровой сети — составляют соответствующие определенным стандартам тоннели. В фев. 2006г. Индия предложила услуги находящихся в Дели двух ведущих коллективов ученых — ICRIER и RIS — для исследования и разработки рекомендаций относительно выбора способа финансирования для массированного инвестирования, которое все еще необходимо для приведения различных компонентов сети Азиатских скоростных магистралей в соответствие с определенными стандартами автомагистралей.

Значительным пробелом в Азиатской системе скоростных автомагистралей является отсутствие множества прямых связей между Китаем и Индией. АН-1 обеспечивает только косвенную связь. Если проблемы, связанные с пограничными спорами, высотным строительством и туризмом могут быть решены. Индия и Китай должны убедить UNESCO добавить больше прямых связей в качестве участков Азиатской системы скоростных автомагистралей.

В конце 2005г. азиатские государства согласились продлить скоростную автомагистраль 48 (АН-48) в направлении Тимпу в Бутане — и это представляет из себя выбор другого маршрута для налаживания жизнеспособной автодорожной связи между двумя гигантскими экономиками Китая и Индии.

По различным причинам, которые имеют отношение к геополитическим, экономическим и иным факторам, появилось несколько государств в качестве активных игроков в области развития или содействия развитию трансграничных автомобильных перевозок в Азии. Полезно изучить вкратце роли России, Турции, Китая, Казахстана, Ирана и Пакистана.

Россия. Имеет самую большую территорию в мире, простирающуюся через девять часовых поясов от Северной Европы до побережья Тихого океана около Японии и Корейского полуострова. Естественно, что Россия имеет стратегический интерес, а также обладает опытом в автодорожных связях в западном направлении — с Европой, в восточном направлении — с Монголией и Китаем и в южном направлении — с Центральной Азией и Средним Востоком.

В 2001г. Россия создала Евроазиатский транспортный союз (ЕАТУ) для содействия разработке грандиозных инфраструктурных проектов. В то время как ЕАТУ уделяет внимание в основном железнодорожным связям, он также приступил к изучению проблем безопасности и охраны скоростных автомагистралей и рационализации трансграничных таможен. С точки зрения Индии,

важно отметить, что ЕАТУ ясно предвидит развитие связей в области наземных перевозок между северными городами России и Европы и южными городами Ирана и Индии. По инициативе ЕАТУ правительства России, Ирана и Индии подписали Соглашение о северо-южном транспортном коридоре.

Москва также является местом нахождения Постоянного представительства — региональной штаб-квартиры IRU для всех государств СНГ, возникших после распада СССР. Оно поэтому является хранителем знания и опыта в области перевозок в Европе и Центральной Азии.

Турция. Активные современные автодорожные связи с Западной Европой и странами в восточном и южном направлении пополняет тысячелетний исторический опыт Турции в области евроазиатской торговли. В качестве кандидата в члены ЕС Турция в течение десятилетий развивает автодорожную торговлю с ЕС. С точки зрения опыта использования TIR для торговли между Востоком и Западом Турция является одной из ведущих стран.

Поскольку Китай, Центральная Азия и Европа изучают возможности воссоздания «Шелкового пути» — с точки зрения автодорожных и железнодорожных связей — Турция лоббирует вопрос о том, чтобы Стамбул стал конечным западным пунктом нового «Шелкового пути». Начиная с Китая, новые «шелковые пути», видимо, пройдут через Монголию, Казахстан и Россию. После этого такие пути могли бы повернуть на север — к государствам Северной Европы или на юг — в Турцию. В декабре 2005г. турецкая промышленно-торговая палата провела брифинг премьер-министра Эрдогана о перспективах новых «шелковых путей», и г-н Эрдоган пообещал пролоббировать вопрос о стамбульском терминале для проектов «шелковых путей» на следующей международной конференции в Давосе. «Ралли по шелковому пути Париж-Пекин», успешно завершённое компанией «Грузовики Рено» в 2005г., также пересекло турецкий участок исторического Шелкового пути в направлении северо-западного Ирана.

Подобно Москве Стамбул в Турции также является местом нахождения Постоянного представительства — региональной штаб-квартиры IRU Этот офис IRU покрывает регион Среднего Востока. С точек зрения Азии и Индии Стамбул является благоприятным местом для изучения опыта автодорожных торговли и перевозок между Европой, Турцией, Центральной Азией и Средним Востоком.

Китай. Демографически, а также географически является крупнейшим государством в Азии. Он также обладает одной из самых крупных экономик мира и является основной торговой страной. В то время как самый большой торговый оборот приходится на восточные порты, имеется постоянно растущий интерес в развитии сухопутных связей с государствами к западу от Китая. Этот интерес является многогранным: со стороны Китая, со стороны его непосредственных северных и западных соседей, а также государств, расположенных далее на запад.

На юго-западе Китая Кунминг — столица провинции Юннань — развивается как основной наземный транспортный узел для Юго-Восточной Азии. Железнодорожная линия из Кунминга во Вьетнам, Лаос и Таиланд, видимо, скоро будет пу-

шена в эксплуатацию. Кроме этого, с инвестициями в 60 млн.долл. Китай строит сортировочный центр контейнеров на окраинах Кунминга, способный перерабатывать 4,3 млн.т. контейнерного груза в 2005г. и 10,6 млн.т. — в 2015г. С географической точки зрения Кунминг расположен очень близко к Индии, если можно будет проложить железнодорожную линию с северо-востока Индии через Мьянму.

Через свою Ассоциацию автомобильного транспорта (CRTA), Китай стал ассоциированным членом IRU и рассматривает возможность присоединения к системе TIR. В 2005г. Китай принимал Третью евроазиатскую конференцию по автомобильному транспорту Международного союза автомобильного транспорта (IRU). Для придания конкретных очертаний китайско-европейским автодорожным связям в Китае на этой конференции был дан старт каравану грузовиков, и он прошел через Казахстан, Россию и Северную Европу до Брюсселя — центра ЕС за две недели.

Казахстан. Будучи государством, со всех сторон окруженным сушей, расположенным непосредственно к западу от Китая, Казахстан, в принципе, пытается позиционировать себя, как ключевое звено наземной связи между огромными экономиками Китая и России, а также между Европой, Центральной Азией и Восточной Азией. Казахстан обладает очень большой территорией, которая, как Россия и Турция, охватывает Азию и Европу. Казахская ассоциация автомобильного транспорта Kazato была движущей силой успешного каравана грузовиков по маршруту Пекин-Брюссель в 2005г. Казахстан также играет активную роль в содействии развитию Азиатской системы скоростных автомагистралей и ее осуществлению.

Очень богатый топливом, Казахстан также оказывает содействие в продвижении огромных инфраструктурных проектов, таких как создание бренда новой столицы Астаны. Некоторые наблюдатели уверены в том, что перенос столицы из южной и медленно растущей Алматы, расположенной близко от границы с Китаем, в северный город Астану, частично позиционирует Казахстан, как государство, которое хочет иметь дело с двумя гигантскими соседями — Россией и Китаем — на равноправной основе, не становясь экономическим сателлитом ни одного из них. Астана также выдвигается в качестве основного автодорожного узлового центра на евроазиатских маршрутах.

Иран. Исторически находится на пути между Востоком и Западом — древний Шелковый путь проходил через Иран. Наряду с Соглашением об Азиатской системе скоростных автомагистралей и другими обстоятельствами, Иран предпринял некоторые инициативы по позиционированию себя в качестве основного современного звена наземных торговых путей между Востоком и Западом. В сотрудничестве с Индией Иран разрабатывает проект строительства скоростной автомагистрали от своего порта Чабахар до Герата в западном Афганистане, далее в направлении к Мазари-Шарифу и Шерхан Бандару в северном Афганистане и далее — в Таджикистан, а оттуда до Китая. Окруженные со всех сторон сушей Узбекистан и Таджикистан ищут доступа к иранской развитой транспортной инфраструктуре и его портам незамерзающего Персидского залива посредством наземных связей через Афганистан. Кроме этого,

посредством такого сообщения между центрально-азиатскими государствами и Ираном Китай имел бы стратегический автодорожный доступ к Персидскому заливу и Европе. Иран также заключил соглашение с Россией и Индией о развитии наземной связи между иранскими портами в Персидском заливе и городами на севере Центральной Азии, в России и Северной Европе. Посредством перевозок грузов в относительно близкие иранские порты индийские торговые фирмы могут затем использовать наземные способы достижения районов Центральной Азии и Европы.

В 2003г. Иран принимал Вторую евроазиатскую конференцию Международного союза автомобильного транспорта (IRU). Иран также разработал детальные планы создания железнодорожных связей с государствами на востоке и западе и в северном направлении — с Центральной Азией и Россией.

Иран имеет в высокой степени неурегулированные отношения с США и основными государствами ЕС. До тех пор пока эти взаимоотношения не улучшатся, потенциал Ирана как основного транзитного коридора между Востоком и Западом, видимо, останется нереализованным.

Пакистан. Начал осознавать свой потенциал как основного государства, связывающего Южную Азию, Китай, районы Центральной Азии и Иран, которые являются воротами в государства Среднего Востока и Европу. Через Пакистанский национальный комитет международной торговой палаты (PNC-ICC), Пакистан стал ассоциированным членом IRU и серьезно рассматривает вопрос присоединения к системе TIR.

В прошлом Пакистан обеспечил Китаю стратегический доступ к исторической Карокорумской скоростной магистрали, соединяющей Азию и Европу и помешал доступу Индии в этот регион. Улучшающиеся индо-пакистанские и индо-китайские отношения, возможно, приведут к изменению этого положения и Пакистан обеспечит Индии коридор в Евразию.

ОАЭ. Эмираты и особенно их главный город Дубай, находятся в процессе перестройки. Дубай переживает процесс своей трансформации из просто торгового центра богатого нефтью эмирата в главный, подобно Сингапуру, финансовый центр, центр туризма, розничной торговли, коммуникаций и, конечно, перевозок и их организации и технологий. Международный автомобильный и туристический клуб (ITAC) ОАЭ является национальной организацией, аффилированной с IRU, которая принимала этапный 30 всемирный конгресс IRU в Дубаи, в марте 2006г.

Спутниковая навигационная система ЕС «Галилео». В то время как материальные инфраструктуры и упорядоченное пересечение границ крайне необходимы для автомобильного транспорта, электронные навигационные и коммуникационные технологии важны в равной степени. В этом отношении, инициатива «Галилео» Европейского Союза (ЕС) заслуживает внимания.

Хотя Глобальная система навигации и определения местоположения (GPS), спонсируемая военными США, и доступна на бесплатной основе для транспортных операторов и других пользователей всего мира, страны Европейского Союза (ЕС) решили создать альтернативную спутниковую навигационную систему (сат-нав), названную

«Галилео». В отличие от GPS, которая контролируется военными США, и сигналы которой могут умышленно скремблироваться или ослабляться военными, система «Галилео» была бы коммерческой по природе и управлялась бы частным консорциумом. «Галилео» была бы полностью совместима с GPS, и если модернизируется GPS, «Галилео» также получает преимущества от такой модернизации.

Планы ЕС призывают полностью разместить «Галилео» к 2010г. Для операторов автомобильного транспорта и железных дорог, усердно работающих над трансасиатскими и евроазиатскими маршрутами, «Галилео» должна представлять большую ценность, поскольку многие маршруты проходят через обширные малонаселенные и топографически сложные районы.

Три активных евроазиатских государства — Россия, Китай и Казахстан — уже позиционировали себя в пользу получения преимуществ от навигационных достоинств «Галилео». Россия предоставила ракету для проведения в дек. 2005г. первого испытательного запуска спутника для программы «Галилео». Ракета была запущена с космодрома Байконур в Казахстане. Китай инвестировал в этот проект 200 млн.долл. и будет поставлять компоненты для 30 спутников «Галилео».

### Индия

Поскольку индийские равнины и территория полуострова отделены от остальной евроазиатской территории массивной горной цепью Гималаев, автодорожные связи между ЕС и Индией являются более сложными, чем автодорожные связи между Индией и Китаем. Автомобильный транспорт для прохождения маршрута между Индией и границами Европы должен пересекать высокогорные местности, часто, через не устоявшиеся в политическом смысле и враждебные территории. Несмотря на эти проблемы географического положения, в возрастающей степени становятся доступными решения для преодоления таких проблем.

Индия разрабатывает программу «Золотой четырехсторонней (GQ) системы скоростных автомагистралей», соединяющую четыре крупных города друг с другом. Дата завершения этого проекта откладывалась несколько раз. Национальное управление скоростных автомагистралей Индии (NHAI) не уверено в завершении системы GQ даже в 2006г. Важные уроки были извлечены в ходе разработки инфраструктуры GQ, и ими следует воспользоваться при создании новой инфраструктуры скоростных автомагистралей для содействия трансграничным перевозкам и торговле. Сквозные трансграничные перевозки и торговля влекут за собой незначительные ограничения суверенитета связанных с ними государств в надежде на значительные экономические, социальные и политические преимущества. Это не легко для возникающих молодых государств.

Рассмотрим Азиатскую скоростную автомагистраль 1 (АН-1) системы скоростных автомагистралей, разработанной под эгидой UNESCAP и согласованной между 30 азиатскими государствами. Предлагаемый маршрут АН-1 проходит от Мьянмы к северо-восточной Индии, входит в Бангладеш на востоке, и выходит в направлении запада от Бангладеш еще раз в Индию. Бангладеш возражала против этого маршрута и хочет, чтобы

АН-1 проходила далее на юг в Мьянму и входила прямо в Бангладеш рядом с Коксес Базар. Желание Бангладеш установить прямую связь с АСЕАН посредством АН-1 вступает в конфликт с желаниями Индии и АСЕАН иметь прямую, более стабильную в топографическом и политическом смысле связь через АН-1. Из-за этого конфликта Бангладеш до конца 2005г. не подписала протоколы об Азиатской скоростной автомагистрали — единственная крупная азиатская страна, отказывающаяся поставить свою подпись.

Даже когда будут налажены трансграничные автомобильные транспортные связи Индии, ежедневное управление ими погрязнет в неэффективной бюрократии. Рассмотрим индийско-бангладешские автомобильные перевозки.

- Разовая экспортная автодорожная перевозка из Индии в Бангладеш часто влечет задержку на границе до четырех дней. 90% такой задержки возникает при парковке грузовиков, таможенной очистке и пересечении границы. Другие 10% происходят из-за требуемой разгрузки в Бенаполе. Для обычного индийского экспортера эти задержки приводят к дополнительным расходам по сделке в 10% от стоимости перевозки.

- Эти задержки происходят, несмотря на расширение подходящих к границе дорог, несмотря на возможность оставить товары на таможенном складе до уплаты налога, и Электронную систему обмена данными (EDI). Система EDI не используется в большинстве случаев.

- Адекватное оборудование для питья воды и комнат отдыха отсутствует в пунктах пересечения границ. Перебои в энергоснабжении и забастовки («бэндхс») вызывают дополнительные задержки.

- Пункт пересечения границы в Петрополе имеет один проезд для экспорта, импорта и пассажиров. Это приводит к длинным очередям и пробкам.

- При торговом балансе в пользу Индии грузовики из Бангладеш, перевозящие экспортные грузы этой страны в Индию, должны уступать дорогу индийским грузовикам, перевозящим индийские экспортные грузы, и среднее время ожидания составляет 4-5 часов, особенно для грузовиков из Бангладеш.

- Бангладешские грузовики не могут работать с полной отдачей на индийской стороне, а для бангладешских экспортных грузов, поступающих в Индию, отсутствуют таможенные склады, предоставляющие возможность оставить грузы на хранение до уплаты налога. Поэтому возникает необходимость в немедленной перегрузке коммерческих грузов с бангладешских грузовиков на индийские.

- Не имеется хорошо сконструированного оборудования для перегрузки. Обычная перегрузка происходит на свободном участке, под открытым небом даже в период дождей.

- Скоропортящиеся продукты часто портятся из-за задержек при таком пересечении границы и перегрузках, особенно в период влажного сезона муссонов.

- Бангладешские экспортеры, использующие автомобильные перевозки, сталкиваются с вымогательством со стороны индийских пограничников, несмотря на обычную передачу, примерно, 10 долл. в качестве взятки за каждое пересечение границы. Это побуждает бангладешских экспортеров

отдавать предпочтение более дорогим, но менее бюрократическим воздушным маршрутам. Это обычно ослабляет энтузиазм бангладешских экспортеров в отношении индийских рынков.

Проблемы безопасности при осуществлении трансграничных связей Индии являются очень сложными и комплексными.

- М. Р. Катти, гражданин Индии, работавший в совместном индийско-иранском проекте скоростной автомагистрали, соединяющей Деламар, около Герата — на западе Афганистана с иранским портом Чабахар, был похищен и убит талибанскими партизанами в нояб. 2005г. Этот проект скоростной автомагистрали позволил бы разгружать индийские грузы в Чабахаре в Иране и затем быстро перевозить их по дороге в Афганистан и далее — в направлении Центральной Азии и России через Пакистан. Существует общая уверенность в том, что убийство Катти — это послание Индии отказать от осуществления таких проектов.

- В фев. 2006г. граждане Турции и Индии, работавшие в дорожно-строительной фирме, были убиты взрывом бомбы в Афганистане в юго-западной провинции Афганистана Фарах.

- Продолжающиеся беспорядки в регионах Мьянмы и Индии мешают прогрессу в строительстве предлагаемой скоростной автомагистрали, проходящей через три государства и соединяющей Море (Индия), Баган (Мьянма) и Мае Сот (Таиланд).

Китай и Пакистан сталкиваются с подобными проблемами безопасности. Наблюдатели рассматривают индийско-российско-иранские усилия, прилагаемые для развития иранского порта Чабахар (и центрально-азиатских наземных связей), как стратегический контраст для китайско-пакистанского сотрудничества в юго-западном Пакистане. Китай оказывает помощь в большом объеме в развитии юго-западного пакистанского порта Гуадар, и Китай с Пакистаном усердно работают, чтобы наладить всепогодные скоростные автомагистральные связи между западными провинциями Китая, окруженными со всех сторон сушей центрально-азиатскими государствами и портом Гуадар. Китайские инженеры и рабочие, а также их пакистанские коллеги, связанные с этими проектами, также подверглись нападению и были убиты — предположительно сторонниками Талибана, которые выступают против таких инфраструктурных проектов.

С точки зрения безопасности, для Китая и Индии настало время прекратить вести себя, как военные стратегические соперники и обратиться к общим угрозам безопасности. Оба государства должны начать рассуждать, как экономические конкуренты, которые разделяют общий интерес в обеспечении безопасности портов, а также наземных трансазиатских маршрутов. Мышление в Индии и Китае должно быть подобно тому мышлению, которое существует после окончания второй мировой войны в Северной Америке, ЕС и Японии — в тех регионах, которые жестоко конкурируют с экономической точки зрения, однако, быстро тесно смыкают ряды, если любой из трех сталкивается с вооруженной угрозой.

В более далекой перспективе, наилучшие гарантии безопасности на трансграничных скоростных автомагистралях дает движение транспорта по таким скоростным автомагистралям и развитие

коммерческих предприятий вдоль скоростной автомагистрали. Водители и коммерческие предприятия становятся «глазами и ушами», которые наблюдают за подозрительными или опасными действиями. При широко доступных мобильных коммуникациях, соответствующий личный состав полиции или служб безопасности может быть приведен в состояние готовности, если он предупрежден об опасности таких действий. В близкой перспективе, Индия и ее соседи могут обеспечить частое патрулирование скоростных магистралей и организовать в случае крайней необходимости отряды быстрого реагирования.

Индийский сектор автомобильного транспорта все еще пребывает в большинстве случаев в состоянии традиционного «неформального» сектора. Имеются некоторые закрепившиеся характерные особенности сектора автомобильного транспорта в Индии.

- Имеет место значительная степень доступности грузовиков, благодаря серьезной финансовой помощи. Препятствия на пути приобретения права собственности на грузовики очень незначительны. 90% финансирование путем привлечения заемных средств является обычным и даже 100% финансирование с помощью заемных средств является доступным.

- Из-за раздела земли или иных причин имеется много таких людей, которые перемещаются из сельского хозяйства в городской сектор автомобильного транспорта. Сектор автотранспорта является одним из крупнейших источников предпринимательства и занятости, благодаря избытку людских ресурсов из индийских деревень.

- Коррупционная связь собственников, операторов, политиков и полиции является предпосылкой плачевного состояния грузовиков и экипажей.

- Перегрузка грузовиков остается проблемой, в частности, на маршруте Дели-Мумбаи. В контексте коррумпированного полицейского надзора операторы рассматривают перегруз, как рациональное поведение, поскольку взятки должны даваться в любом случае — с перегрузом или без него.

- Несмотря на повышающиеся цены на топливо расценки на перевозки являются очень низкими. Бремя традиций в секторе перевозок продолжится. Происходящие изменения могли бы преодолеть инерцию с помощью соответствующей государственной политики и частных инициатив.

Некоторые, заслуживающие внимания изменения являются следующими.

- Быстро развиваются методы ускоренных автомобильных перевозок в форме «Наземная скоростная доставка грузов», особенно для перевозки упаковочной тары и грузов меньшего, чем вместимость контейнера объемом (LTL). По сравнению с расценками на перевозки FTL (полная загрузка контейнера), которые являются низкими и составляют 1,50 рупий за 1 кг., расценки за перевозку экспресс-груза составляют 7 рупий за 1 кг. или выше.

- Компании, осуществляющие перевозки типа «Наземная скоростная доставка грузов», такие как «Гати», «Сейф Экспресс» и «Блу Дарт», быстро расширяются, и их хорошо различимые грузовики заметны на индийских дорогах.

- Даже операторы традиционного автомобильного транспорта перешли, в большинстве случаев, от одноосных грузовиков к грузовикам с удвоен-

ными осями с жестким шасси, позволяющим прицеплять до 16т. груза, по сравнению с 9т. более старых грузовиков.

- Индийские производители грузовиков также стали технически прогрессивными. Посредством модификации длинного автобусного шасси в транспортное средство с закрытым кузовом и жестким шасси они создали так называемый контейнер большого объема для легких, но дорогих грузов, таких как крупные бытовые приборы (радиоэлектронное оборудование), мониторы, автомобили и товары широкого потребления. Контейнеры большого объема могут загружать объемы, эквивалентные двум грузовикам, и получающаяся в результате экономия расходов делится между транспортными операторами и грузоотправителями.

- В то время как количество полуприцепных трейлеров для буксировки обычных сухих грузов на индийских дорогах остается низкой, имеется прогресс в специализированных видах автомобильных перевозок, таких как контейнеры стандарта ISO для экспортно-импортной торговли, транспортные средства для перевозки автомобилей, перевозчики цемента, цистерны для перевозки пропан-бутановых фракций (LPG) и другие топливные емкости, прицепы для перевозки стальных опор и т.д.

ЕС уже сделал шаг к безопасности и стандартам содержания токсичных веществ в газообразных выбросах транспортных средств с дизельным двигателем тяжелого режима работы, эксплуатирующихся на его скоростных магистралях и в городах. Азиатские перевозчики, если они хотят направить трансасиатские маршруты к ЕС, должны соответствовать этим стандартам. В интересах индийских производителей грузовиков и автобусов — начать соответствовать стандартам выброса ЕС или превосходить их. Стандарты ЕС требуют в возрастающей степени более жестких мер контроля выбросов новых транспортных средств с дизельным двигателем тяжелого режима работы. Стандарты Евро-4 вступили в силу в 2005г., а стандарты Евро-5, видимо, вступят в силу в конце 2008г. Ограничение объемов выбросов для транспортных средств с дизельным двигателем тяжелого режима работы на 2005г. (и предстоящие ограничения для транспортных средств на 2008г.) требуют, чтобы такие транспортные средства были оборудованы устройствами для последующей обработки выхлопных газов, такими как сажевые фильтры и каталитические нейтрализаторы закиси азота (DeNOx). Грузовики стандарта Евро-4 нуждаются в отдельной емкости для реагента AdBlue. AdBlue распыляется на выхлопные газы из Системы избирательного каталитического восстановления (SCR) грузовиков стандарта Евро-4 для уменьшения выбросов закиси азота.

Индийские транспортные операторы должны обладать парками трансграничных грузовиков, которые соответствуют таким стандартам. Придорожная инфраструктура, такая как заправочные станции для AdBlue из расчета 5 л. на 100 л. дизельного топлива, также необходима. Индийский производитель компания «Коммерческие транспортные средства Тата Дэу» (TCDV) уже представила грузовик, соответствующий стандарту Евро-4 в Южной Корее.

Кроме этого, транспортные средства с правосторонним и левосторонним управлением потребовали бы установления специальной таблички, оборудования безопасности и обучения водителей.

В развитых государствах по разным причинам — основными из которых являются эффективность технологий и организации перевозок, охрана и безопасность — международные стандарты быстро вступают в силу для автоматической идентификации транспортных средств и перевозимого ими груза. В стадии разработки находятся системы, которые, как ожидается, обеспечат полную и тщательную электронную идентификацию на шести уровнях: виды товаров (например, сухое печенье), упаковка (пакет из фольги), единица транспортировки (транспортная картонная коробка), грузовая единица (грузовой поддон), контейнер (40-футовый грузовой контейнер), и транспортное средство передвижения (например, грузовик). Разрабатываются международные стандарты баз данных для кодирования всех позиций и присвоения им маркерного знака. Технологии, такие как идентификация по сигналам радиопередатчика персональной карточки (RFID), могли бы обеспечить быстрое, почти мгновенное сканирование груза, перевозимого грузовиком, пересекающим границу. Такие технологии ускорят транзит и досмотр законного груза и предупредят власти об опасности провоза незаконного груза, такого как запрещенные наркотики или оружие. Имеются проблемы, например, неспособность считывать метки RFID или неправильная идентификация. Предпринимаются совместные усилия для решения таких проблем.

Лидирующая позиция Индии в области программного обеспечения и услуг информационных технологий (IT) создает идеальные условия для внесения ее вклада в развитие таких технологий, как RFID и идентификация транспортных средств, а также для быстрого рассмотрения и утверждения таких технологий. Конечно, это вызвало бы первоначальные затраты для производителей, перевозчиков, центров по распространению таких технологий и других участников снабженческой цепочки. Такие первоначальные затраты, тем не менее, принесли бы быструю отдачу с точки зрения увеличения объемов и скорости импортной и экспортной торговли Индии с использованием всех видов транспорта, включая трансграничные грузовики.

Поскольку сектор автомобильного транспорта как губка впитывает избыточную рабочую силу и предпринимателей из деревенской экономики, людские ресурсы в лице мелких собственников-операторов, водителей и экипажей часто обладают низкими уровнями грамотности и культурного развития. Более того, при такой ситуации в некоторых автотранспортных фирмах, когда существуют государственные коррупционные связи между собственниками и политиками, экипажи транспортных средств недоплачиваются и подвергаются эксплуатации.

Принимая во внимание такие условия, задача повышения квалификации профессиональных кадров водителей и экипажа является в высшей степени проблематичной. Такая ситуация складывается в глобальном масштабе, когда водители грузовиков часто находятся на задворках общества и иногда прибегают к теневым практикам. На вершине всего этого находится распространение инфекционных заболеваний, таких как СПИД.

В Северной Америке и ЕС предпринимаются несколько инициатив в области обучения и повы-



шения квалификации водителей и экипажей для осуществления мониторинга и контроля и, наконец, для поощрения добросовестной практики. Например, IRU награждает престижными призами трансграничных водителей с 20-летним или более стажем образцового вождения.

В Индии и Азии все эти практики требуют решительного внедрения в соответствии с трансазиатским многонациональным порядком.

Сложился общий консенсус Индии и ее мировых торговых партнеров о том, что развитие инфраструктуры должно быть первым пунктом повестки дня индийских приоритетов. Среди всех видов транспорта трансграничный автомобильный транспорт нуждается в подъеме его на очень высокий уровень с точки зрения приоритета.

Индии необходимо предпринять многосторонние и двусторонние шаги по содействию трансграничному автомобильному транспорту и торговле. Магистральные трансграничные перевозки между Индией и евроазиатскими государствами невозможны, если Индия не станет членом Международного союза автомобильного транспорта (IRU) и участником Конвенции TIR. Эти признанные ООН организация и система перевозок прошли проверку временем — в течение четырех десятилетий они содействовали трансграничным автомобильным перевозкам и торговле в Европе и между Европой и Центральной Азией, Кавказом, регионом Черного моря и Средним Востоком. Преимущества этих систем значительно превосходят их недостатки и ограничения.

Членство в IRU требует, чтобы одна или более промышленных ассоциаций Индии с одобрения индийского правительства стали членами IRU с полномочиями выпускать международные транспортные документы, такие как карнеты TIR и АТА.

Насущными проблемами Индии являются беспорядки на ее границах; в частности, на тех, которые обеспечивают наземные маршруты в направлении евроазиатских государств или доступ к основным глубоководным портам. Решающими в этом являются отношения с Китаем, Пакистаном, Мьянмой, Бангладеш и Непалом. Опыт европейского и евроазиатского трансграничного автомобильного транспорта показывает, что основным условием успешной перевозки и торговли является не столько качество дорожной инфраструктуры, сколько желание совместно упорядочить таможенные процедуры при пересечении границ и управлять ими.

Быстрые и беспрепятственные пересечения границ должны предоставить преимущества торговцам и перевозчикам, а беспорядок может вызвать быструю дезорганизацию и рост затрат, иллюстрацией чего является следующее.

- Пересечение канала по маршруту Кале-Дувр для грузовиков, следующих из континентальной Европы в Соединенное Королевство проходит упорядоченно, несмотря на различия в языке, лево-правостороннее управление автомобилями и необходимость использовать транспортный тоннель под проливом Ла-Манш или паромы. В течение некоторого времени, тем не менее, грузовики использовались для провоза нелегальных мигрантов и контрабанды, а необходимость проведения тщательных досмотров привела к продолжительным задержкам на французской стороне.

- В некоторых случаях, на финско-российской границе грузовики, следующие из Финляндии в Россию, могут пересекать финские таможенные пункты менее чем за 90 секунд, однако потребуются от нескольких минут до нескольких часов для пересечения российских таможенных пунктов, расположенных в нескольких метрах от финских. Это создает пробки, растягивающиеся до 15 км. на финской стороне.

- Таможенные власти Гонконга и Шэньчжэня ввели экспериментальный «зеленый путь» для грузовиков в 2006г. Таможенные процедуры завершаются в центре организации и технологии перевозок в Шэньчжэне, и грузовики следуют через зеленый путь на гонконгско-континентальной границе вместо того, чтобы ожидать часами на пропускных пунктах. Движущей силой этой реформы является рабочая группа операторов терминалов, грузовых перевозчиков и ассоциаций, организаторов и технологов перевозок. Эта группа лоббировала создание скоростного «зеленого пути».

- Для грузовиков, использующих электронные идентификационные технологии и снабженные противоударным устройством контейнеры, и перевозчиков, которые желают предоставить подробную информацию об отгрузках заранее за 24 часа, Соединенные Штаты будут часто предоставлять привилегии «зеленого пути» для быстрого проезда этих грузовиков через места пересечения границы.

Несколько уроков в области политических проблем, юридических сложностей, проблем контактного управления и т.д. извлекаются индийскими властями из опыта «Золотой четырехсторонней (GQ) системы скоростных автомагистралей», связывающей четыре крупных города. Трансграничная инфраструктура требует обмена таким опытом через СААРК и АСЕАН с Китаем и извлечения уроков из опыта трансграничной автодорожной инфраструктуры, связывающей ЕС с его соседними странами. Помимо скоростных автомагистралей трансграничная инфраструктура также требует наличия хорошо управляемых пунктов пересечения границы и стоянок для отдыха на скоростных автомагистралях, обеспечивающих санитарии, безопасность, питание и комфортные условия для водителей и экипажей.

В Азии и особенно с помощью развитых государств можно провести экспертизу для развития инфраструктуры. Проблема финансирования инфраструктуры является более сложной; национальные правительства и международные агентства должны совместно работать, чтобы найти благоприятные финансовые решения.

Индия уже имеет большинство компонентов технологической базы, необходимой для того, чтобы грузовики мирового класса были способны совершать регулярные рейсы по трансазиатским и евроазиатским скоростным магистралям. В 2004г. компания «Тата Моторс», пятый крупнейший в мире производитель коммерческих транспортных средств, приобрел производство грузовиков у «Дэу» для создания дочерней компании «Коммерческие транспортные средства Тата Дэу» (TCDV). Транспортные средства TCDV продаются в 50 странах и включают средние грузовики «Новус» (Novus), соответствующие стандарту Евро-4.

В то время как самые современные автопроизводители, такие как «Тата Моторс», «Ашот Лей-

лэнд», «Махиндра энд Махиндра» способны производить соответствующие евро-стандарту грузовики и поставлять их для использования в Индии и на трансграничных дорогах, подавляющее большинство индийского парка грузовиков остается неоднородным и не отвечающим стандартам ЕС.

Перемены, произошедшие с наземными системами скоростной доставки грузов, транспортными средствами для специальных целей и большегрузными конструкциями, тем не менее, указывают на то, что при наличии правильных стимулов изменения в индийских парках грузовых автомобилей дальнего следования произойдут быстро.

Операторы автомобильного транспорта в Индии исторически являлись традиционным семейным бизнесом, с использованием наемной рабочей силы, которые перевозили грузы любыми доступными средствами. Свыше 75% собственников парков грузовиков имеют пять и менее грузовиков. Только 5% индийских грузовых компаний обладают 20 или более транспортными средствами.

Фиксированная стоимость регулярных рейсов грузовика по индийским дорогам за один месяц составляет 50000 рупий (1100 долл.). 60% этой суммы составляют фиксированные расходы, из которых только очередные ежемесячные платежи за покупку транспортного средства в рассрочку составляют 520 долл. Поскольку международная автодорожная трансграничная торговля Индии развивается, модернизация парка и оптимизация экономики транспортных средств станут, видимо, высшими приоритетами.

С профессионализмом, проникающим во многие более крупные автотранспортные фирмы и фирмы по организации и технологии перевозок, положение дел начинает меняться. Эта тенденция повышения профессионализма индийского транспортного сектора должна быть ускорена и твердо поддержана правительственными органами и компаниями частного сектора, а также основными промышленными ассоциациями, связанными с международными организациями, такими как IRU.

По сравнению с неформальным характером индийского сектора автомобильного транспорта, системы организации и технологии перевозок, коммуникаций и электронной торговли, кажется, находятся в хорошем состоянии, по крайней мере, это касается внутренних перевозок.

Системы наземной скоростной доставки грузов быстро развиваются в Индии в отношении доставки упаковочной тары и дорогостоящих товарных позиций. Такие компании, как «Гати», «Сейф Экспресс» и «Блу Дарт» быстро расширяются. Эти компании используют сложные системы организации и технологии перевозок, основанные на жестком временном цикле.

С 90гг. в Индии испытаны системы отслеживания транспортных средств и грузов: Нас (системы автоматизации скоростных автомагистралей), «VI Транс», «Транс Саппорт Информэйшн». «Свайп» карты системы «VI Транс» были вполне приемлемыми, благодаря простоте системы. Были трудности со структуризацией информации из-за множества уровней контроля. В целом, с использованием доступных технологий, таких как мобильные телефоны, переговорные пункты и киоски интернета, индийские автомобильные перевозчики раз-

работали эффективные системы отслеживания транспортных средств и грузов. Поскольку трансазиатские трансграничные автомобильные перевозки развиваются, проблема в том, чтобы распространить эти технологии в странах, через которые следуют транспортные средства или контейнеры.

Индия сталкивается с проблемой людских ресурсов для сектора автомобильного транспорта. Для модернизирующихся местных грузовых операций, так и для трансграничных грузовых перевозок необходимы отвечающие современным требованиям кадры водителей и экипажей.

Международные организации, такие как IRU, национальные правительства и промышленные ассоциации развитых государств, такие органы, как ЕС и Нафта (Северо-Американское соглашение о свободной торговле) могли бы предложить оказать содействие азиатским государствам для развития их людских ресурсов автомобильного транспорта. При наличии программ национального уровня, поддерживаемых правительственными актами и стимулами, а также усилиями частного сектора, нет причин, почему сектор автомобильного транспорта не смог бы модернизироваться.

Автодорожная транснациональная сеть между ЕС и соседними государствами получила значительные преимущества от системы TIR. Выдача гарантий на трансграничные грузы в опломбированных контейнерах, сопровождаемая карнетами TIR, позволяет грузовикам пересекать границы и перемещаться от пунктов отправления до пунктов назначения быстро и упорядоченно. Поскольку национальные транспортные или торговые ассоциации, которые являются членами IRU, осуществляют выпуск карнетов TIR и выполняют гарантийные функции, бюрократические задержки при обычных таможенных досмотрах и очистках сокращаются.

Западные государства также преподают важные уроки установления маршрутов, организации и технологии перевозок и коммуникационных технологий.

- Контейнеризация и такие методы, как TOFC (трейлеры на железнодорожных платформах) содействовали развитию многовидовых методов перевозок, которые сокращают время и расходы. Например, «наземный мост» между Лос-Анджелесом и Новым Орлеаном, использующий контейнерные грузовики или железнодорожные составы-TOFC, являются гораздо более быстрыми и дешевыми при перевозке некоторых видов грузов между Тихим и Атлантическим океанами, чем обычный способ перевозки на контейнерном судне через Панамский канал.

- Отстаиваемые Соединенными Штатами, озабоченными в большой степени сохранностью и безопасностью торговых контейнерных грузов, технологии идентификации транспортных средств, контейнеров и их содержимого быстро развиваются. Соответственно, технологии баз данных и методы электронного обмена данными (EDI) для каталогизации содержимого контейнеров и прохождения таможен развиваются и распространяются во всем мире.

Многие регионы Азии уже занимают устойчивую позицию относительно использования преимуществ наступающей эры трансграничного автомобильного транспорта и торговли на азиатских и евроазиатских территориях. В частности, ориен-

тированные на скоростное движение инфраструктуры и методы – многополосные скоростные магистрали, расположенные вдали от границы отдельные центры по организации и технологии перевозок и центры EDI, а также системы «зеленого пути», будут развиваться между континентальным Китаем и Гонконгом. Эти методы, распространяются на районы АСЕАН которые являются сопредельными и прилегающими друг к другу, особенно, на регион Великого Меконга, покрывающего Камбоджу, Лаос, Мьянму, Таиланд, Вьетнам и граничащего с китайской провинцией Юннань.

Индия, Таиланд и Мьянма заключили соглашения о развитии автодорожных связей, которые могли бы подсоединиться к этой быстро развивающейся инфраструктуре АСЕАН-Китай. Прогресс в современном развитии дорог, пограничных механизмов и принятых правил в области автомобильного транспорта был медленным, частично из-за многочисленных политических трудностей и беспорядков в этом регионе.

Государства Центральной Азии и ЕС также добиваются от Китая строительства железных и автомобильных дорог, пересекающих большую часть евроазиатской территории. Принимая во внимание быстрый экономический рост Китая и предстоящие Олимпийские игры 2008г., осуществление таких проектов должно ускориться. Индия нуждается в связях с некоторыми организационными и технологическими узловыми дорожными центрами в юго-западном Китае и на его дальнем западе. В качестве компенсации Индия способна предложить доступ через ее территорию к незамерзающим портам Бенгальского залива.

Индийские императивы. Для того, чтобы воспользоваться появляющимися возможностями в области автотранспортных трансграничных перевозок в Индию и из нее, необходимы действия на уровнях правительства и бизнеса. На правительственном уровне следует организованным способом осуществить следующее.

- Приведение в соответствие с требованиями современности и гармонизацию федеральных и местных законов, делая их совместимыми с международно-приемлемыми законами государств ЕС, СНГ и АСЕАН.

- Создание национальной системы отдельной регистрации тягача и прицепа полуприцепного транспортного средства.

- Разработку межправительственных соглашений, начиная с СААРК, АСЕАН и Китая, а затем с другими государствами для содействия трансграничному автодорожному транзиту и торговле. Особенно важными являются правила, касающиеся пересечения границ автотранспортными средствами.

- Поощрение вступления в IRU ведущих ассоциаций Индии и наделяния их полномочиями выдавать гарантии и содействовать грузовым и пассажирским автотранспортным средствам в соответствии с принятыми правилами, касающимися

трансграничного автомобильного транспорта, которые доказали свою историческую ценность при автомобильных перевозках, ориентированных на ЕС.

- Развитие инфраструктуры – расширение уже развивающейся системы скоростных автомагистралей в Индии для установления трансграничных связей, посредством Азиатской системы скоростных магистралей, маршруты которой ведут за границу (особенно в Китай).

- Утверждение признанных в международном плане видов документации для трансграничного автомобильного транспорта и таможен, основанных на правилах TIR, ATA, и ICC/UNCTAD.

- Развитие совместно управляемых пунктов пересечения границ, с объектами для удаленных от границы центров организации, технологии перевозок и таможенной очистки с тем, чтобы на современных границах появились быстрые «зеленые пути» транзита.

В то время как существует необходимость действий правительства, частный сектор в Индии должен стать более активным с точки зрения трансграничных автотранспортных проблем.

Частный сектор должен развиваться по многим направлениям.

- Обозначить главные органы, которые могли бы представлять страну в IRU. Крупные государства часто имеют ведущие органы управления, предназначенные для грузового транспорта, пассажирских автобусов/такси и частных автомобилей.

- Эти ведущие органы управления должны заключить соглашения о регулируемом разделении полномочий в области дорожного движения с соответствующими транспортными ассоциациями СААРК, АСЕАН, Китая и т.д.

- Перевозчики и грузоотправители должны принять RFID и другие технологии идентификации и отслеживания на всех уровнях: наименование товарной позиции, упаковка, поддоны, контейнеры, транспортные средства.

- Осуществлять программы повышения квалификации водителей и экипажей с прогрессивным уровнем сертификации. Такие программы должны быть гармонизированы по всей Азии и совместимы с программами ЕС.

- Модернизировать транспортные средства, включая бортовые технологии в целях соответствия международным стандартам с точки зрения безопасности, выпуска документов, коммуникаций и отслеживания.

- Такие корпорации, как производственные, розничной торговли и корпорации по организации и технологии перевозок должны начать разработку и, если возможно, внедрение систем управления цепочкой поставок и объектами организации и технологии перевозок, которые рационализируются на трансазиатской или даже глобальной основе, используя морские, наземные и воздушные виды перевозок.

# Великий шелковый путь в третьем тысячелетии — эра автомобиля

Под общей редакцией  
кандидата экономических наук  
Игоря Борисовича Рунова

Вторая половина XX в. войдет в историю как период взрывного роста международного экономического сотрудничества — торговли, инвестиций, производственной кооперации, научно-технического взаимодействия, миграции рабочей силы. «Планета людей» постепенно приобретает новые контуры, превращается в единый организм. Между государствами стираются экономические — а затем и физические — границы, все меньше остается препятствий для движения людей и товаров, инвестиций и услуг.

Процесс глобализации мировой экономики начал набирать обороты особенно в последние десятилетия, сразу после окончания «холодной войны» и ликвидации разделения мира на два лагеря. Освободившись от политических и идеологических оков, государства Центральной и Восточной Европы, а также бывшего СССР полностью включились в мировое разделение труда, а их экономика стала показывать устойчивый рост. Благодаря проводимой либеральной экономической политике, направленной на привлечение инвестиций и поощрение экспортно-ориентированных производств, серьезных успехов добились развивающиеся страны. С середины 90гг. вслед за Японией и странами НИС новый полюс экономического роста обозначился в Китае, на очереди — Индия, демонстрирующая впечатляющие успехи во многих областях. В международных финансовых кругах появился термин BRIC, составленный из начальных букв четырех государств, демонстрирующих наибольший потенциал роста — Бразилия, Россия, Индия и Китай. Последние три из них расположены на евроазиатском континенте, в непосредственной близости друг от друга.

Китай вырвался в этой четверке в безусловные лидеры. Становление КНР как экономической супердержавы продолжается. Поставки недорогих промышленных товаров из этой страны в другие регионы, в т.ч. в США и Европейский Союз, осуществляются в беспрецедентных объемах. Иностранный капитал со всего мира устремляется в Китай в надежде использовать благоприятную конъюнктуру. В 1980г. Китай занимал 25 место в мире по закупкам западноевропейских товаров и 22 — по поставкам в Европу. В 2005г. КНР являлась для Европейского Союза соответственно уже 3 (после США и Швейцарии) партнером. С 1999г. по 2005г. — объем торговли между ЕС (включая страны, вступившие в него в 2004г.) и КНР вырос более чем в два раза. Высокие темпы сохранятся и в ближайшей перспективе. Едва ли не быстрее раз-

вивалась торговля Китая с США, объем которой достиг в 2005г. рекордного уровня в четверть триллиона долларов.

Превращение Китая и в целом Азиатско-Тихоокеанского региона в полюс экономического роста повлияло на географию и структуру общемировой торговли и транспортных грузопотоков. Свыше половины от общего объема международной торговли (без учета внутрирегиональной составляющей) концентрируется на трех направлениях: транстихоокеанском (Азия-Америка), евроазиатском (Азия-Европа) и трансатлантическом (Северная Америка-Европа). При этом удельный вес торговли на направлениях Азия-Европа и Азия-Америка продолжает расти опережающими темпами. Одновременно меняется качественная структура торговли — в пользу изделий с высокой степенью обработки, в т.ч. электроники, офисного и телекоммуникационного оборудования, изделий машиностроения бытовой техники, фармацевтических товаров.

Традиционно перевозки грузов между Европой и Азией, а также между Азией и Америкой осуществляются морским транспортом. Высокие темпы судостроения, приведшие к избытку свободного тоннажа на рынке морских перевозок грузов, свободная конкуренция между морскими перевозчиками, отсутствие зависимостей показателей работы морского транспорта от мировых цен на нефть привели к доминированию морского транспорта в частности на таком направлении перевозок как Азия-Европа. По оценкам Конференции ООН по торговле и развитию (ЮНКТАД) около 25% товаров, производимых в АТР, по их весу и свыше 50% по их стоимости перевозятся в контейнерах. Этому способствовала контейнеризация, которая произвела революцию в морских перевозках — ускорила обработку грузов в портах, снизила стоимость доставки, позволила осуществлять действенный контроль за перемещением грузов.

Сдерживающим элементом в системе морских перевозок остается инфраструктура торговых портов и подходов к ним. Это заставляет страны, заинтересованные в развитии национальной торговли, как Китай, вкладывать огромные средства в совершенствование инфраструктуры и строительство новых портов, развитие перегрузочных мощностей.

Кроме этого все морские пути между Европой и Азией проходят через Суэцкий канал, поэтому любое осложнение внешнеполитической обстановки на Ближнем Востоке таит в себе потен-

циальную угрозу для стабильности функционирования морских судоходных линий между Европой и Азией.

Перевозки между Азией и Восточным побережьем США также сталкиваются с проблемами инфраструктурного характера, в частности, практическим исчерпанием резервов пропускной способности Панамского канала и невозможностью пропуска особо крупных судов, доля которых в мировом тоннаже постоянно растет. Прошедший в окт. 2006г. в Панамской Республике референдум одобрил строительство второй очереди канала, однако ввод ее в действие состоится не ранее 2015г.

Возродился интерес к существовавшему еще в средние века сухопутному торговому пути между Европой и Азией – «Великому шелковому пути». Международными организациями на протяжении последних лет предпринимаются усилия по восстановлению сухопутных маршрутов доставки грузов между Азией и Европой. Это связано не только с необходимостью создания надежной альтернативы морскому транспорту, а также минимизацией потенциальных политических рисков в случае дестабилизации обстановки на Ближнем Востоке.

Не менее важной задачей является сопутствующее вовлечение в сферу международной торговли многих стран Центральной Азии, Монголии, западных провинций Китая и северных районов Индии – стран и регионов вдоль Великого Шелкового пути не имеющих выхода к морю.

Неслучайно развитие наземных транспортных связей между Европой и Азией вошло в «Программу тысячелетия» ООН. Запущен глобальный проект ООН по наращиванию институциональных возможностей развития наземных и наземно-морских транспортных связей (2002-10гг.), а его осуществление возложено на региональные комиссии Организации объединенных наций. С 90гг. прошло несколько масштабных конференций посвященных развитию евроазиатских транспортных связей и их инфраструктурного обеспечения. Среди них – 3 евроазиатских конференции Международного союза автомобильного транспорта (Иркутск 2001г., Тегеран 2003г., Пекин 2005г.), три международных евроазиатских конференции по транспорту в Санкт-Петербурге (1998, 2000, 2003гг.), конференции по развитию инфраструктуры ЭСКАТО ООН (1996 и 2001гг.), конференции «Трансьевразия» в Казахстане (1996, 1998, 2001гг.), а также другие форумы, организованные ЕЭК ООН, ЕКМТ и ЕС.

Утверждены на международном уровне глобальные евроазиатские транспортные коридоры «Транссиб», «Север-Юг», «Трасека» и «Южный». В рамках проекта по наращиванию институциональных возможностей развития евроазиатских наземных и наземно-морских транспортных связей определены основные автодорожные и железнодорожные маршруты, обеспечивающие связи между Европой и Азией. Инициирован проект нового глобального наземно-морского коридора N.E.W., призванного обеспечивать связи между Китаем и Восточным побережьем США и через страны Северной Европы и Россию (North East – West Corridor).

Активную роль в обеспечении перевозок грузов между Европой и Азией должен играть автомобильный транспорт, как необходимое связующее звено при доставке грузов «от двери до двери». Автотранспорт удачно вписывается в систему перевозок небольших партий груза (поконтейнерных отправок) и, таким образом, отлично подходит для среднего и малого бизнеса, активно развивающегося во всех районах Китая. Использование автомобильного транспорта позволяет устранить целые звенья в системе доставки грузов из Китая в Европу, такие как накопление партий грузов, подвоз их к портам, обработку и хранение.

Автомобильные дороги более не сдерживают перевозки между Азией и Европой, а подписанное в 2004г. в Шанхае и вступившее в 2005г. в силу межправительственное соглашение об Азиатских шоссейных дорогах обеспечивает стыковку азиатской и европейской автодорожных сетей и применение в Азии гармонизированных с европейскими инфраструктурных стандартов.

На автомобильном транспорте благодаря его возросшей интернационализации, успешно решаются проблемы облегчения пересечения границ. Устранению простоев на границах способствуют и интеграционные процессы, которые проходят на пространстве бывшего СССР. Создание Евразийского экономического сообщества (ЕврАзЭС), Единого экономического пространства (ЕЭП) подразумевает создание единого транспортного пространства и осуществление перевозок грузов без границ и барьеров. Получают дальнейшее распространение (в частности на Китай) многосторонние инструменты, обеспечивающие упрощение процедур пересечения границ, таких как система МДП, доказавших свою эффективность и функционирующих в Европе десятилетиями. Все это предотвращает возникновение уже в ближайшем будущем автодорожного «сухопутного моста» между Европой и Азией.

Автомобильные перевозки на направлении Европа-Азия будут обладать неисчерпаемым потенциалом, поскольку не подвержены инфраструктурным и системным ограничениям, свойственным железным дорогам и морским портам.

Целью настоящей работы является демонстрация возможностей и преимуществ автомобильного транспорта при обеспечении перевозок грузов между Азией и Европой, в частности между Китаем и Европейским Союзом, а также между Китаем и Восточным побережьем США через Европу, а в перспективе – Индией и Европейским Союзом. Проанализированы основные тенденции в экономике и торговле Китая, включая перемещение производств важнейших потребительских товаров из Европы и США в эту страну, а также перспективы наращивания потенциала экономики и торговли КНР. Исследован аспект развития автомобильных дорог, в т.ч. входящих в важнейшие евроазиатские наземные маршруты, зафиксированные по линии международных организаций.

Использован обширный библиографический и статистический материал, включая отчеты международных организаций системы ООН, ОЭСР и ВТО, национальную и международную статистику, отдельные научные исследования.

## Глава 1. От Марко Поло до ТРАСЕКИ: развитие торговли и транспортных связей между Европой и Азией

### 1.1. ИСТОРИЯ ТРАНСПОРТНЫХ СВЯЗЕЙ МЕЖДУ ЕВРОПОЙ И АЗИЕЙ

Торговые и транспортные связи между Европой и Азией зародились в далеком прошлом. Путешествия Марко Поло, «хождение за три моря» Афанасия Никитина, караваны легендарного «Великого Шелкового пути» впервые познакомили жителей Европы с уникальными товарами и культурой Китая. Название «Шелковый путь» (Seidenstrassen) впервые ввел в оборот немецкий ученый Фердинанд Фрейхерр фон Рихтгофен в 1877г. в своем классическом труде «Китай».

Начало функционирования Великого Шелкового пути<sup>1</sup>, впервые в истории человечества соединившего Восток и Запад, относится ко второй половине II века до н.э., когда китайский дипломат и путешественник Чжан Цянь впервые открыл для своих сограждан Западный край — страны Средней Азии. Именно здесь соединились две, существовавшие до этого независимо, дороги. Одна из них шла с запада из стран Средиземноморья в Среднюю Азию, и была с боями проложена эллинами при походах Александра Македонского и селевкидского полководца Демодама, другая — с востока из Ханьской империи в Среднюю Азию, разведанная Чжан Цянем, который прошел эту область с севера на юг через Давань (Фергану), Согд и Бактрию [89].

В период централизованных империй Цинь-Хань Китай становится главным мировым производителем и экспортером шелка. Потребителями и ценителями шелка выступают высшие сословия граждан европейских государств. Возникают многокилометровые караванные пути доставки шелка с их особой инфраструктурой: оазисами, со средневековыми гостиницами — караван-сараями, системой вооруженной охраны, службой гонцов. Все это стало возможным благодаря наличию такого универсального товара как шелк. Шелк легкий, компактен, прочен, что превращает его в идеальный товар для торговли на большие расстояния. Шелк редок, дорог, необыкновенно красив и изыскан, что делает торговлю им выгодной. С востока на запад двигались караваны, нагруженные шелковыми тканями и пряжей, мехами, изделиями из керамики и железа, глазурью, корицей и имбирем, оружием из бронзы и зеркалами. В обратном направлении перевозят товары из Центральной Азии и Восточного Средиземноморья: ковры из верблюжьего ворса, стекло, покрывала и паласы, предметы роскоши. Между Китаем и другими регионами евразийского материка сложилась система сухопутных торговых маршрутов, представляющая собой в совокупности, Великий Шелковый путь. На караванных маршрутах существовали многочисленные оазисы, на торговых путях росли и процветали города.

Одна из наиболее развитых ветвей Великого Шелкового пути в древние времена проходила через Китай и Индию в Среднюю Азию, затем по реке Узбай в Каспийское море, и через территории сегодняшних Азербайджана и Грузии далее в регион Черного моря и Малую Азию, где находился ряд греческих городов-государств. Также суще-

ствовала Степная ветвь Пути, ведущая через Волгу в южные русские степи и дальше — в Крым и Восточную Европу. После распада древних империй, во время великого переселения народов, Степная ветвь играла важную связующую роль между Западом и Востоком: Сасанидский Иран, позднее Арабский Халифат, борясь и конкурируя с Византией, направили главные дороги Великого Шелкового пути вокруг византийских владений. В этот же период, наравне с Китаем, Индией и Хорезмом древние тюрки начали торговать с Византией и Сасанидским Ираном. Один из самых оживленных путей в III-VII вв. проходил через весь Кавказ на Запад в страны Восточной Европы и Византии. Наряду со старыми партнерами — Китаем, Индией, Индокитаем, странами Малой Азии, Кавказа, Ближнего и Среднего Востока, Византии и других — в торговлю в пределах Великого Шелкового пути были также вовлечены Древняя Русь, страны Центральной и Северной Европы [89].

Торговля по Великому Шелковому пути выросла особенно после того, как в XIIв. на некоторое время был закрыт морской путь в Китай из Персидского залива, и весь поток товаров с запада хлынул в Китай через Хорезм. Практически лет на пятьдесят Хорезм стал важным посредником в торговле всего мира с Китаем. Сюда приезжали купцы из Поволжья, Индии, Ирана, отсюда шли торговые караваны на Ближний Восток, в Восточный Туркестан и Китай. Из Ургенча — столицы Хорезма вели пути в Монголию, через половецкие степи в Саксин (портовый город в устье Волги), в русские княжества и в Европу [89].

Однако после серии великих географических открытий конца XV-начала XVI вв. межконтинентальные сухопутные торговые пути пришли в упадок. И на последующие пятьсот лет все торговые и социальные связи Азии с Европой и остальным миром осуществлялись по морю.

В начале XX столетия было завершено сооружение знаменитой Транссибирской железнодорожной магистрали (ТСМ). Она сыграла значительную роль в промышленном освоении Сибири и Дальнего Востока. Выполняла она и важные мобилизационные функции в ходе двух мировых войн. Однако в период политической раздробленности и противостояния двух систем XXв. Транссибирская магистраль не могла оказаться объединяющим началом в Евразии.

Лишь в последней четверти прошлого века, в обстановке «разрядки», были сделаны первые попытки использовать ТСМ для обслуживания внешнеэкономических связей. Основным грузообразующим центром в 70-80гг. в Азиатском регионе была Япония, поэтому грузы, следовавшие транзитом по железным дорогам в Европу имели преимущественно японское происхождение. Максимальный объем перевозок — 140 тыс. контейнеров в двадцатифутовом эквиваленте (ДФЭ) — был достигнут в 1981г. Основным партнером Министерства путей сообщения (МПС) СССР, являвшегося владельцем ТСКС, была японская экспедиторская компания «Джуйра», заинтересованная в развитии кратчайшего пути из Японии в Европу. На контейнерах

«Джуйры» были впервые отработаны первые технологии фирменных маршрутных поездов на Транссибе. Главной задачей ТСКС, («Транссибирский контейнерный сервис») стало привлечение транзитных грузов, зарождающихся в Азии, для перевозки их в страны Европы по Транссибирской железнодорожной магистрали.

Однако в начале 1990гг. последовали события, которые практически исключили ТСКС из числа маршрутов, связывающих Азию и Европу.

Во-первых, распад СССР привел к серьезной дезинтеграции экономики страны и ее регионализации, из-за чего снизилось доверие потенциальных грузоотправителей к евроазиатскому железнодорожному маршруту. Этому способствовали многочисленные факты воровства грузов из контейнеров, следовавших из Азии в Европу.

Во-вторых, была резко поднята ставка на перевозку транзитных грузов по Транссибу (хотя в те годы МПС имело возможность самостоятельно регулировать тарифную политику).

В-третьих, развалу ТСКС способствовал отказ МПС от сотрудничества с японской экспедиторской компанией «Джуйра», имеющей свой контейнерный парк и сделавшей ставку на Транссиб в компании «Евразия». Покинув «Евразию», МПС создало совместное предприятие с судоходной компанией SeaLand – одним из лидеров в сфере перевозок грузом по конкурирующему с Транссибом морскому пути через Суэцкий канал. Экспедиторская компания «Джуйра» была объявлена международным банкротом и покинула рынок. Об этом скандальном деле в те годы много писала японская и международная пресса.

Ну и, наконец, последним шагом, окончательно похоронившим (по крайней мере на время) идею транзита из Азии в Европу по транссибирскому железнодорожному маршруту, стала передача крупнейшего контейнерного терминала в порту Восточный на 50 лет в управление совместному предприятию, созданному SeaLand и Pindou – крупнейшими судоходными компаниями, стратегически заинтересованными в развитии прямых перевозок на направлении Европа-Азия с использованием собственного флота контейнеровозов.

Еще одна попытка оживить транзитные железнодорожные перевозки контейнеров между Азией и Европой была предпринята в последние годы путем введения специальных (заниженных) тарифов и организации совместных предприятий с иностранными железными дорогами, перевозчиками других видов транспорта и экспедиторскими компаниями.

Одним из таких совместных проектов стала «Русская тройка» – компания, созданная открытым акционерным обществом «Российские железные дороги» (ОАО «РЖД») и открытым акционерным обществом «Дальневосточное морское пароходство» (ОАО «ДВМП»). Основное направление работы созданной компании – перевозка крупнотоннажных контейнеров из Республики Корея и Японии в Европу по Транссибу путем стыковки морского плеча и железной дороги и сокращения времени прохождения таможенных и пограничных формальностей в российских дальневосточных портах.

С учетом этого объем перевозок транзитных контейнеров начал расти и составил в 2004г. около 121 тыс. ДФЭ, так и не достигнув исторического

максимума 1981г. С 2005г. объем транзитных перевозок контейнеров вновь стал снижаться вследствие ухудшения тарифных условий перевозки со стороны ОАО «РЖД» (табл. 1.1).

Таблица 1.1. Динамика транзитных перевозок контейнеров по Транссибирской железнодорожной магистрали в 1998-2005 гг.

	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005
Кол-во перевезенных контейнеров, тыс. ДФЭ	15,1	22,5	39,2	45,2	48,3	99,0	120,9	97,5
Кол-во пропущенных конт. поездов	117	213	433	475	516	1013	1184	912

Источник: ОАО «РЖД» [86]

Перевозки контейнеров по Транссибирской магистрали практически не затрагивают рынок китайско-европейской торговли. Определенные усилия по пропуску демонстрационных контейнерных блок-поездов были предприняты совместно Республикой Беларусь, Республикой Казахстан и Российской Федерацией, однако движение регулярных контейнерных поездов на направлении Китай-Европа пока не начато.

Железные дороги обладают «естественным потенциалом» – пропускной способностью линий и пограничных станций (с учетом смены ширины колеи). По мнению международных экспертов, объемы транзитных перевозок контейнеров по ответвлениям евроазиатского транспортного коридора «Транссиб», связывающего Китай с Европой транзитом по территориям Российской Федерации и Республики Казахстан не смогут превысить при самых благоприятных условиях совокупно 300-400 тыс. ДФЭ в год.

С учетом этих предпосылок созданы все условия для выхода на рынок перевозок между Азией и Европой еще одного игрока – международного автомобильного транспорта. Этому способствовало появление надежных и экономичных большегрузных автомобилей, развитие автомобильных дорог в Азии и их стыковка с трансевропейской транспортной сетью, а также использование эффективных технологий, упрощающих пересечение границ (в частности, системы МДП).

В развитии транспортно-экономических связей с Китаем по территории СССР автомобильный транспорт уже принимал участие. Компания «Совтрансавто» начала осуществлять международные автомобильные перевозки на дальние расстояния. Несмотря на то, что седельные тягачи и полуприцепы, использовавшиеся для таких перевозок отличались низкими по современным меркам топливными и экологическими характеристиками, а также уровнем комфорта для водителей, международные автомобильные перевозки с Китаем показали свою эффективность применительно к некоторым видам грузов. Лишь распад СССР и начало глубокого системного кризиса в экономике и на транспорте не позволили наращивать объемы автомобильных перевозок и уже в те годы реализовать идею сухопутного моста между Европой и Азией.

## 1.2. XX ВЕК – ЭРА АВТОМОБИЛЯ

Десятилетиями автомобильный транспорт рассматривался, особенно в Советском Союзе, как вспомогательный, а автомобильные перевозки считались рентабельными только на короткие расстояния. Во многом это обосновывалось недостаточной грузоподъемностью грузовых автомобилей, высоким удельным потреблением топлива и

недостаточным техническим уровнем развития автомобильных дорог. Кроме этого структура перевозок грузов в целом была такова, что доля грузов, подходящих для автомобильных перевозок на средние и дальние расстояния была незначительна.

Начиная с середины XX века устойчивый прогресс в автомобильной промышленности, появление седельных тягачей, способных перевозить полуприцепы большой грузоподъемности, развитие автомобильных дорог, рассчитанных на высокую удельную нагрузку от оси автомобиля, привели к расширению географии перевозок грузов автомобильным транспортом.

Первоначально автомобильный транспорт для коммерческих перевозок грузов на дальние расстояния стал использоваться в США и Западной Европе. США при этом имели существенное преимущество — отсутствие внутренних границ, что позволяло беспрепятственно доставлять грузы от Тихого до Атлантического океана и обратно. В течение одного-двух послевоенных десятилетий автотранспорт существенно потеснил на рынке перевозок внутриамериканских грузов железнодорожный, внутренний водный и морской виды транспорта, время и стоимость доставки грузов устойчиво снижались, снижалась и транспортная составляющая в цене американских товаров, что положительно сказалось на экономике страны.

В конце 1970гг. административное регулирование автотранспортных перевозок в США было существенно упрощено. В первую очередь это затронуло вопросы формирования тарифов на перевозки грузов между штатами. Перевозчики получили право более свободного установления тарифов, значительно сократили порожние мили и реальные удельные расходы на транспортное средство (или на тонно-милю) упали на 35%. Для машинных отправок эти расходы сократились на 75%. Помимо прочего это привело к росту конкуренции и повышению качества оказываемых автотранспортных услуг.

В рамках антимонопольного регулирования США была законодательно разделена автотранспортная и транспортно-экспедиторская деятельность. Это привело к развитию крупных автотранспортных компаний, занимающихся исключительно перевозками, и имеющими парк подвижного состава до 500 ед.

Автомобильный транспорт в США является одним из самых конкурентоспособных. С началом интеграционных процессов в рамках Североамериканской зоны свободной торговли (НАФТА), автомобильные перевозки практически свободно осуществляются между США и Мексикой, США и Канадой, а также между Мексикой и Канадой транзитом по территории США.

Масштабное развитие сети высокоскоростных автомобильных дорог, включая скоростные магистрали, а также огромный парк автотранспортных средств, делает провозные способности американского автомобильного транспорта практически неисчерпаемыми.

В Европе, напротив, наличие границ между национальными государствами и квотирование перевозок существенно тормозило развитие международных автомобильных сообщений. Десятилетиями автомобильные перевозки и развитие автотранспортной инфраструктуры в Европе регулирова-

лись исключительно на национальном уровне. Практически повсеместно автомобильные перевозки осуществлялись в рамках разрешительной системы. Разрешения, выдаваемые на основе квотирования, затрагивали не только международные перевозки, но и внутренние рынки европейских стран. В них оговаривались зоны перевозок, а также виды перевозимых грузов. Кроме этого жестко фиксировались тарифы или расценки за работы, которые могло выполнять автотранспортное предприятие и это использовалось как способ ограничения коммерческой свободы автоперевозчиков. Автопредприятия одних европейских государств не могли открывать филиалов в других странах, водителями транспортных средств и ключевым персоналом могли быть только граждане каждого конкретного национального государства.

Законодательные акты, принятые в разных странах Европы в области автомобильного транспорта, имели существенные различия и зачастую носили дискриминационный характер.

Начало интеграционных процессов в Европе, которые впоследствии охватили и транспортный сектор, было положено 18 апр. 1951г., когда Франция, Германия, Италия и страны Бенилюкса заключили Парижский договор об учреждении Европейского объединения угля и стали (ЕОУС). Затем 25 марта 1957г. шесть стран-участниц ЕОУС подписали в Риме Договор об учреждении Европейского экономического сообщества (ЕЭС) и Договор об учреждении Европейского сообщества по атомной энергии (Евroatом), получившие название **Римских договоров**. В этих договорах воплотилась современная правовая и институциональная основа европейской интеграции [23].

Первые шаги по пути либерализации сферы автомобильного транспорта были сделаны в 70гг. Флагманом процесса либерализации выступила Великобритания, начавшая дерегулирование автотранспортного сектора в 1969г. Следом за ней практически повсеместно различные элементы транспортной инфраструктуры были переданы из рук бюджетных организаций самостоятельным государственным компаниям, которые должны были стать самоокупаемыми.

Произошел поворот и в концептуальном понимании единой транспортной политики ЕС. Постепенно стало ясно: эта политика должна быть рыночной, либеральной, причем для того, чтобы устранить препятствия в области грузовых и пассажирских перевозок в рамках всего Сообщества, необходимо, прежде всего, добиться либерализации национальных транспортных систем. На это и были направлены усилия интеграционных институтов ЕС [24].

В июне 1988г. Совет ЕС принял решение об отмене национальных разрешений и квот на перевозку грузов. 1 янв. 1993г., одновременно с упразднением таможенных границ, была ликвидирована и система проверки грузов на внутренних границах Сообщества. Единственным крупным препятствием на пути свободного движения грузов осталось ограничение права иностранных транспортных фирм осуществлять каботажные перевозки, то есть перевозить грузы внутри национальных государств, — для этого требовалось специальное разрешение. Это препятствие было снято в июле 1998г.



Обеспечению свободного передвижения автотранспортных средств государств-членов на всей территории Сообщества посвящен Регламент 4060/89 от 21 дек. 1989г. об устранении контроля на границах государств-членов в сфере автомобильного и внутреннего водного транспорта. Данный нормативный акт отменяет процедуру прохождения пограничного контроля для автотранспортных средств, сохраняя лишь обычные формы контроля, действующие на территории государств-членов при соблюдении принципа недискриминации.

В это же время был введен единый стандарт на максимальный вес грузовиков. Тем самым было снято еще одно техническое препятствие, мешавшее развитию свободной конкуренции в сфере автомобильных перевозок. Единственное исключение было сделано для Австрии, которая по экологическим соображениям могла вплоть до 2004г. ограничивать движение тяжелых грузовиков через свои альпийские перевалы.

В результате проведенных реформ доля автомобильного транспорта в грузовых перевозках за последние 30 лет выросла с 48 до 76%, в то время как доля остальных видов транспорта неуклонно снижалась (железнодорожного транспорта — с 33 до 12%, внутренних водных путей — с 12 до 6%, трубопроводов — с 8 до 5%).

Автомобильный транспорт является также самым эффективным видом транспорта в Европе, в т.ч. и при доставке грузов на дальние расстояния. Об этом свидетельствуют также неуклонный рост объемов перевозок грузов и повышение удельного веса автомобильного транспорта в общих объемах перевозок на направлениях, связывающих ЕС с Турцией и государствами-участниками СНГ.

Свобода транзита для грузов и автотранспортных средств является неременным условием экономического развития, международной торговли и эффективного сотрудничества. Современный автомобильный транспорт играет важнейшую роль в мировой экономике благодаря способности объединять людей и улучшать распределение материальных благ. Развитие автомобильных дорог, улучшение технических и экономических показателей современных автомобилей, участвующих в коммерческих перевозках грузов, стало оказывать экономическое давление на железнодорожный и водные виды транспорта, которые на протяжении последних столетий были монополистами в сфере перевозок грузов на дальние расстояния.

Опыт развития автотранспортных сообщений на дальние расстояния, накопленный в США и Европейском Союзе, важен еще и тем, что может вполне быть учтен для использования автомобильного транспорта на рынке перевозок грузов между Азией (в частности Китаем) и Европой.

Основной вопрос здесь заключается в том, существует ли **нереализованный спрос** на автомобильные перевозки в данном регионе и позволит ли развитие системы автомобильных перевозок поддержать и увеличить этот спрос до такого уровня, который обеспечивал бы рентабельные автомобильные перевозки в грузовом сообщении на дальние расстояния.

### 1.3. ЕВРОАЗИАТСКИЙ СУХОПУТНЫЙ МОСТ — МИФ ИЛИ РЕАЛЬНОСТЬ?

Для ответа на этот вопрос следует рассмотреть ситуацию в трех взаимосвязанных областях.

- Потенциал и динамика экономического роста в Китае и транзитных странах (вдоль маршрута ВШП).

- Структура и потенциал роста внешней торговли между КНР и государствами-членами ЕС, а также США.

- Состояние и перспективы развития морских транзитных путей в/из Китая в Европу и США (включая портовую инфраструктуру).

Развитие ситуации в вышеназванных трех сферах тесно переплетено и взаимообусловлено. Так, экономический рост приводит к увеличению экспортного потенциала азиатских государств, а рост объемов внешней торговли стимулирует их социально-экономическое развитие. Надежное и недорогое транспортное обеспечение внешней торговли стран АТР содействует конкурентоспособности азиатских товаров на европейских и американском рынках и росту экспортных поставок. Увеличение объемов торговли, в свою очередь, приводит к росту объемов перевозок.

#### 1.3.1. Состояние и перспективы экономического роста в странах АТР

Одним из феноменов (а возможно и парадоксов) последнего десятилетия стал экономический взлет, который демонстрируют две наиболее населенные страны мира — Китай и Индия. Быстрый рост экономик этих двух крупных стран благотворно сказался и на многих других развивающихся странах, превратив Восточную и Южную Азию в новый полюс роста мировой экономики. Примечательно, что с их взлетом в механике глобальной взаимозависимости стали проявляться новые тенденции, такие как улучшение перспектив для экспортеров сырья, рост торговли между развивающимися странами и увеличение экспорта капитала из развивающихся стран в развитые. В то же время наметилось обострение конкуренции на глобальных рынках некоторых видов промышленных товаров.

С точки зрения ВВП на душу населения как Китаю, так и Индии еще очень далеко до показателей ведущих стран. В то же время, как показал опыт последнего десятилетия, у них имеется серьезный потенциал для того, чтобы догнать их в обозримом будущем. Для реализации имеющегося потенциала обеим странам необходимо и далее наращивать производительность труда и обеспечивать рост доходов всех слоев населения. Повсеместный рост доходов, являющийся залогом скорейшего искоренения нищеты, позволяет заручиться широкой общественной поддержкой необходимых структурных преобразований. Одновременно рост заработной платы в экономике в условиях экономического роста создает фундамент для расширения внутреннего потребления, а, следовательно, и для устойчивого и стабильного роста производства. Капиталообразование зависит от благоприятных перспектив развития спроса в целом, а не только экспорта, который подвластен капризам мирового рынка и изменениям в международной конкурентоспособности.

Таблица 1.2. Рост мирового производства по регионам мира в 2000-06гг., % к пред.г.

	2000	2001	2002	2003	2004	2005 <sup>а)</sup>	2006 <sup>б)</sup>
Мировое производство <sup>с)</sup>	3,9	1,4	1,8	2,6	4,1	3 <sup>1/4</sup>	3 <sup>1/4</sup>
Развитые страны	3,4	1,0	1,2	1,9	3,3	2?	2 <sup>1/4</sup>
– Северная Америка	3,8	0,8	2,0	3,0	4,3	3	3
– Западная Европа	3,5	1,7	1,1	0,9	2,4	2	2 <sup>1/4</sup>
– Азия и Океания <sup>д)</sup>	2,5	0,4	0,0	1,5	2,8	1 <sup>1/4</sup>	2
Страны с переходной экономикой	8,3	5,7	5,1	7,1	7,6	6	5 <sup>1/4</sup>
– Южная и Восточная Европа	3,7	5,0	4,7	4,2	6,4	5	4 <sup>1/4</sup>
– СНГ	9,3	5,9	5,1	7,6	7,8	6 <sup>1/4</sup>	5 <sup>1/4</sup>
Развивающиеся страны	5,7	2,4	3,5	4,6	6,6	5 <sup>1/4</sup>	5 <sup>1/4</sup>
– Африка	3,3	3,4	3,3	4,2	4,5	5 <sup>1/4</sup>	5 <sup>1/4</sup>
– Восточная Азия	7,7	3,8	6,1	6,0	7,5	6 <sup>1/4</sup>	6 <sup>1/4</sup>
– Южная Азия	5,2	4,7	4,5	6,6	7,0	7	7
– Западная Азия	5,5	-1,3	2,5	4,5	6,5	5?	5
– Лат. Америка и Карибский бас.	4,1	0,5	-0,4	1,8	5,6	4 <sup>1/4</sup>	4 <sup>1/4</sup>

Источник: Департамент по экономическим и социальным вопросам Секретариата ООН (ДЭСВ/ООН), 2005г. [91]

а) Частичная оценка.

б) Прогноз, частично основанный на данных Проекта «ЛИНК» – международной объединенной исследовательской группы эконометрического моделирования, координируемой совместно Группой экономического мониторинга и оценки Секретариата ООН и Университетом Торонто.

с) Показатели рассчитывались как средневзвешенное значение темпов роста валового внутреннего продукта (ВВП) отдельных стран, при этом в качестве весов использовались показатели ВВП в ценах и по обменным курсам 2000г.

д) Япония, Австралия и Новая Зеландия.

По оценке ООН [91], международное экономическое положение остается в целом благоприятным для развивающихся стран Азии: международная торговля продолжает уверенно расширяться, рост цен на энергоносители и сырье в начале тысячелетия привел к улучшению условий торговли для многих развивающихся стран, стоимость внешнего финансирования находится на рекордно низком уровне, а приток капитала увеличивается.

Физический объем мировой торговли увеличился в 2004г. почти на 11%, однако в 2005г. произошло снижение темпов его роста – до 7%. Как ожидается, в 2006г. объем мировой торговли вырастет на 8%. Активное расширение мировой торговли связано с дальнейшим углублением международного разделения труда в сфере производства. Например, в результате все более активного перемещения мирового промышленного производства готовых изделий в Китай товарооборот этой страны увеличивался примерно на 30% в год, что обеспечило, например в 2004г., почти пятую часть роста мировой торговли. Увеличение доходов и внутреннего потребления в Китае, а также в Индии и других странах Азии стало причиной дальнейшего повышения спроса на энергоресурсы и сырье, что привело к еще большей активизации роста экспорта и, соответственно, валового внутреннего продукта многих развивающихся стран.

Впечатляющие экономические показатели стран региона подтверждают устойчивость региональной экономики перед лицом целого ряда прежних и новых проблем, не в последнюю очередь рекордного повышения номинальных цен на сырую нефть, которое в определенной степени затормозило темпы роста, начиная со второй половины 2004г., а также обусловило возвращение повышательных инфляционных тенденций в регионе.

Таблица 1.3. Темпы экономического роста отдельных стран Азиатского региона в 2003-06 гг., % к пред.г.

	2003	2004	2005 <sup>а)</sup>	2006 <sup>б)</sup>
Развивающиеся страны				
Азиатско-Тихоокеанского региона <sup>с)</sup>	6,3	7,2	6,2	6,2
Восточная и Северо-Восточная Азия, в т.ч.:	6,2	7,5	6,3	6,2
– Китай	9,3	9,5	8,5	7,8
– Гонконг, Китай	3,2	7,9	5,0	6,0
– Монголия	5,5	6,0	6,0	5,0
– Республика Корея	3,1	4,7	4,0	4,6
– Китайская провинция Тайвань	3,3	5,9	4,2	4,1
Северная и Центральная Азия:	7,6	7,2	6,5	6,3
– Армения	13,9	10,1	6,5	6,0
– Азербайджан	11,2	10,2	14,0	10,0
– Грузия	11,1	8,4	5,0	5,0
– Казахстан	9,2	9,4	8,5	8,0
– Кыргызстан	6,7	7,1	6,0	6,5
– Российская Федерация	7,3	7,1	6,3	6,1
– Таджикистан	11,0	10,6	5,0	7,0
– Туркменистан	17,0	7,0	11,0	7,0
– Узбекистан	4,4	4,9	5,3	6,4
Тихоокеанские островные страны	3,0	3,0	2,6	2,4
Южная и Юго-Западная Азия <sup>д)</sup>	7,2	7,4	6,4	6,7
– Бангладеш	5,3	5,5	5,2	5,8
– Бутан	6,5	7,0	8,0	
– Индия	8,5	6,9	7,2	7,3
– Иран	6,7	7,1	7,1	7,4
– Непал	3,1	3,7	4,0	5,0
– Пакистан	5,1	6,4	6,6	7,2
– Шри-Ланка	5,9	5,2	5,0	6,0
– Турция	5,8	9,6	4,8	5,1
Юго-Восточная Азия	4,9	6,4	5,7	5,8
– Камбоджа	5,2	4,3	1,9	4,3
– Индонезия	4,9	5,1	5,5	5,7
– Лаос	5,9	6,5	7,0	7,0
– Малайзия	5,3	7,1	6,0	6,1
– Мьянма	0,0	3,6	3,3	3,0
– Филиппины	4,7	6,1	5,3	5,2
– Сингапур	1,4	8,4	5,2	4,9
– Таиланд	6,9	6,1	6,0	6,3
– Вьетнам	7,3	7,7	8,5	8,0
Развитые страны				
Азиатско-Тихоокеанского региона	1,4	2,7	1,6	1,3
– Австралия	3,0	3,5	3,0	3,0
– Япония	1,3	2,6	1,5	1,1
– Новая Зеландия	3,3	4,8	2,7	2,9

Источники: Экономическая и социальная комиссия для Азии и Тихого океана, на основе национальных источников; International Monetary Fund, International Financial Statistics, vol. LVII, No. 10 (Washington, D.C., October 2004); Asian Development Bank, Key Indicators of Developing Asian and Pacific Countries 2004 (Manila, 2004) and Asian Development Outlook 2004 Update (Manila, 2004); Economist Intelligence Unit, Country Reports and Country Forecasts (London, 2004 and 2005), различные выпуски; и веб-сайт Межгосударственного статистического комитета СНГ www.cisstat.com, 26 окт. 2004г. и 3 фев. 2005г.

<sup>а)</sup> Оценочные данные.

<sup>б)</sup> Прогноз

<sup>с)</sup> На основе данных по 38 (развивающимся) странам, представляющим более 95% населения региона (включая центрально-азиатские республики); в качестве взвешенных показателей для расчета региональных и субрегиональных темпов роста использовались данные о ВВП по рыночным ценам в долл. США 2000г. (по ценам 1995г.).

<sup>д)</sup> Оценочные данные и прогнозы по странам относятся к финансовым годам: 2004/5=2004г. для Индии, Исламской Республики Иран и Мьянмы; 2003/4=2004г. для Бангладеш, Непала и Пакистана.

В 2005г. в экономике развивающихся стран Азии имел место значительный прирост ВВП, составивший 8,2%. В начале 2005г. в регионе было зарегистрировано небольшое замедление разви-

тия (по сравнению с 8,4% в 2004г.). Однако уже во II полугодии отмечалось ускорение экономического роста, которому способствовали увеличение экспорта, связанное с повышением инвестиционной активности в корпоративном секторе развитых стран. По-видимому, повышательные тенденции продолжатся и в ближайшие годы благодаря общемировой экономической конъюнктуре (и особенно оживлению внутреннего спроса в Японии). Прирост ВВП в регионе составит в 2006г., согласно прогнозу МВФ, около 8%. Позитивной динамике развития способствуют повышение котировок ценных бумаг ведущих корпораций и рост цен на недвижимость. В то же время не исключается негативное влияние на экономику эпидемии птичьего гриппа, усиления протекционистских тенденций в развитых странах и возникновение необходимости в ужесточении денежно-кредитной политики для сдерживания инфляции.

Несмотря на значительное удорожание нефти, положительное сальдо по текущим операциям у многих азиатских стран оказалось достаточно стабильным. Баланс торговли нефтью и нефтепродуктами ухудшался, в то же время вышеупомянутое сальдо в 2005г. было равным 4,5% ВВП, т. е. превышало аналогичный показатель 2002г. Однако внутри региона происходило перераспределение этого дисбаланса. Так, у Китая положительное сальдо с 2002г. значительно выросло и в 2005г. составило 7,1% ВВП, или 2/3 общерегионального сальдо по сравнению с 1/4 в 2002г. Рост отмечался также в Малайзии, Гонконге, Сингапуре и, в меньшей степени, — в Республике Корея. С другой стороны, ухудшился платежный баланс по текущим операциям в таких странах как Индия, Пакистан и Таиланд. Вместо положительного сальдо они имели в 2005г. дефицит баланса. Подобные сдвиги происходили не столько за счет нефтяных операций, сколько из-за ускорения внутреннего спроса и/или повышения реального эффективного курса национальной валюты.

В последние годы продолжается становление **Китайской Народной Республики** как экономической супердержавы. Страна имеет самое большое население в мире, превысившее в 2005г. 1,3 млрд.чел., и занимает 3 место в мире по размеру территории.

Численность рабочей силы в Китае превышает 750 млн. человек, что в 1,7 раза больше, чем в Индии, в 2,4 раза — чем в ЕС, в 5 раз — чем в США, 11 раз — чем в Японии.

По размеру ВВП, составившему в 2005г. 2,12 трлн. долларов США, Китай вышел на 3 место в мире, а при пересчете ВВП в паритетных ценах — на второе (рис. 1.1).

Давление со стороны США и Европы с призывом ревальвировать юань, активизировать борьбу с контрафактной продукцией и принять некоторые меры национального характера с целью не допустить перегрева экономики, по всей видимости, приведут к некоторому снижению темпов роста уровня жизни и ВВП в 2006г.

В масштабах всего региона и на глобальном уровне Китай продолжает выделяться ежегодными темпами роста ВВП, достигшими в 2004г. рекордного уровня в 10,1%. По оценкам международных организаций они не опустятся ниже 9%,

по крайней мере, до 2008г. (рис. 1.2). Недавний пересмотр показателя темпов прироста ВВП Китая показал, что в действительности он выше, чем считалось до сих пор. Устойчивый и бурный рост ВВП Китая привел к тому, что за 1990-2005гг. доля этой страны в мировом валовом продукте возросла более чем в 2 раза и достигла 5%.

Продолжают укрепляться позиции КНР в платежных отношениях с внешним миром, что ведет к росту официальных валютных резервов. Только в 2005г. они увеличились более чем на 200 млрд. долл. По мнению экспертов МВФ, после перехода в июле 2005г. к гибкой системе курсообразования у китайских властей появились новые возможности для ведения эффективной экономической политики, в частности путем использования денежно-кредитных механизмов. Гибкий курс юаня открывает Китаю широкие перспективы для развития валютного рынка. Удорожание юаня способствует повышению покупательной способности населения, что в сочетании с реформированием пенсионной системы, здравоохранения, образования и финансовой сферы будет способствовать росту потребления в КНР.

Темпы развития в **Индии** продолжают оставаться высокими. Весьма активно растут обрабатывающая промышленность и сектор услуг. При относительно благоприятной конъюнктуре пересмотрены в сторону повышения прогнозы экономического роста на текущий и будущий годы.

Как отмечает International Herald Tribune [26], Индия все больше сокращает отставание от Китая по темпам экономического развития. О такой тенденции свидетельствуют статистические данные за I кв. 2006г. Прирост ВВП Индии составил относительно того же периода прошлого года 9,3%, что является рекордным квартальным показателем за более чем двухлетний период. Неожиданно высокий результат достигнут во многом благодаря увеличению прироста сельскохозяйственного производства почти в два раза — с 2,9% в I кв. 2005г. до 5,5%. За весь 2005/6 фин.г. (финансовый год в Индии заканчивается 31 марта) соответствующие показатели составили 0,7 и 3,9%.

Впечатляющий подъем наблюдается в экспортной сфере. Тем не менее, платежный баланс по текущим операциям сводится с дефицитом из-за повышенного внутреннего спроса и сохраняющихся высоких цен на нефть.

Правительство Индии признает целесообразность ускорения реализации общенациональных инициатив по таким направлениям как развитие инфраструктуры, укрепление энергетического сектора, либерализация рынка труда. Принято решение о составлении «дорожной карты» для продвижения в направлении обеспечения полной конвертируемости индийской рупии.

Эксперты МВФ обобщили некоторые статистические данные по азиатским странам с развивающейся рыночной экономикой. В табл. 1.4 приводится информация о годовом увеличении реального ВВП, среднегодовом росте розничных цен, сальдо платежного баланса по текущим операциям относительно ВВП.

Таблица 1.4. Показатели среднегодового роста реального ВВП, реальных розничных цен, сальдо платежного баланса по текущим операциям относительно ВВП в отдельных странах Азии, %

Страна	Прирост реального ВВП				Прирост розничных цен				Сальдо платежного баланса по текущим операциям			
	2004	2005	2006 <sup>1</sup>	2007 <sup>2</sup>	2004	2005	2006 <sup>1</sup>	2007 <sup>2</sup>	2004	2005	2006 <sup>1</sup>	2007 <sup>2</sup>
*	8,4	8,2	7,9	7,6	4,0	3,5	3,8	3,4	3,9	4,5	4,1	4,0
Гонконг	8,6	7,3	5,5	4,5	-0,4	1,1	1,8	2,1	9,6	10,7	10,1	10,1
Индия	8,1	8,3	7,3	7,0	3,8	4,2	4,8	4,9	0,2	-2,5	-3,1	-3,1
Китай	10,1	9,9	9,5	9,0	3,9	1,8	2,0	2,2	3,6	7,1	6,9	6,7
Респ. Корея	4,6	4,0	5,5	4,5	3,6	2,7	2,5	3,0	4,1	2,1	1,8	1,7

<sup>1</sup> оценка

<sup>2</sup> прогноз

\* Азиатские страны и территории с развивающейся рыночной экономикой

Главным фактором роста в регионе по-прежнему остается промышленный сектор, особенно обрабатывающая промышленность. Норма валовых капиталовложений в крупнейших странах региона значительно повысилась в 2004-05гг. и будет продолжать расти. Активно развивается и сфера услуг, особенно в Индии, где, согласно прогнозам, услуги в области информационно-коммуникационных технологий (ИКТ) и обеспечения производственных процессов, выполняемые на условиях внешнего подряда, будут в среднесрочной перспективе расширяться примерно на 30% в год.

### 1.3.2. Состояние и перспективы торговли между Европой и Азией

Основными факторами, которые оказывают влияние на развитие международной торговли между Азией с одной стороны, Европой и Америкой — с другой, являются:

- либерализация международной торговли;
- транснационализация международного производства и его перевод в развивающиеся страны Азии;
- увеличение производственного и экспортного потенциала стран Азии;
- структурные сдвиги в производстве и экспорте азиатских стран в пользу высокотехнологичных отраслей;
- рост потребления в США и государствах-членах Европейского Союза;
- надежность и относительная дешевизна транспортного сообщения между Азией, Европой и Америкой.

**1. Последовательная либерализация международной торговли**, проводимая уже несколько десятилетий, под эгидой Всемирной торговой организации (ВТО, ранее ГАТТ — Генеральное соглашение по тарифам и торговле)), заключается в устранении нетарифных барьеров по доступу на зарубежные рынки, значительном снижении тарифных барьеров и системной либерализации внешнеторговых режимов стран-членов ВТО, включая переход на принципы национального режима в сфере внутреннего регулирования.

Таможенные пошлины больше не представляют собой существенное препятствие в торговле. Только в исключительных случаях используются количественные ограничения (контингентирование), практика недобросовестной конкуренции (демпинг, субсидии) поставлена под строгий контроль. Благодаря новому многостороннему кодексу — Генеральному соглашению по торговле услугами (ГАТС) — происходит либерализация международной торговли услугами, в т.ч. транспортны-

ми. Процесс последовательной либерализации торговли красноречиво отражается в цифрах — за последние 50 лет объем мировой торговли увеличился в 100 раз. Либерализация международной торговли в наиболее существенной степени способствовала открытию европейских рынков для азиатских товаров, а азиатских рынков для европейских инвестиций, либерализация же рынков услуг означала превращение транспорта из торгового барьера в стимул торговли.

Китай в XXI в. может стать основной движущей силой в процессе все большей либерализации международной торговли, превзойдя в этом отношении даже ВТО и региональные организации, добивающиеся большей открытости рынков. Китай будет задавать тон в процессе торговой либерализации в мире, ликвидируя барьеры в одностороннем порядке и рассчитывая, что другие ведущие торговые державы пойдут по тому же пути. Выступая в качестве своеобразного «двигателя свободной торговли», Китай способствует усилению конкуренции и использованию его тактики в соседних странах Южной и Юго-Восточной Азии.

**2. Транснационализация международного производства.** Транснациональные корпорации (ТНК) являются самостоятельным и мощным участником международных экономических отношений. К началу XXI в. сложилась своеобразная система мироустройства, при которой ТНК контролируют до половины мирового промышленного производства, 2/3 всего внешнеторгового оборота, 4/5 патентов и лицензий на новую технику и технологии. Ядро мирохозяйственной системы составляют 500 ТНК, влияющих на мировой рынок в большей степени, чем национальные правительства. ТНК являются не только главными операторами в международной торговле, но и создателями закрытой системы международной торговли (внутрикорпоративной), в том смысле, что такая торговля осуществляется внутри транснационального предприятия. Такой вид торговли является международной (поскольку она преодолевает национальные экономические границы), но закрытой (поскольку она осуществляется внутри конкретной ТНК) и составляет заметную и все растущую часть международной торговли. Ее доля быстро поднялась до 40% от общего объема международной торговли и до 70% от уровня торговли в таких секторах, как химия и, особенно, фармацевтика.

Одним из направлений деятельности ТНК на современном этапе является перемещение производств в страны с более дешевыми материальными и трудовыми ресурсами. Лидером среди развивающихся стран по объемам привлеченных прямых иностранных инвестиций является Китайская Народная Республика.

Политика открытости, в т.ч. стимулирование привлечения иностранного капитала в экономику КНР, позволила стране укрепить конкурентоспособность и обеспечивать народное хозяйство ресурсами, необходимыми для его модернизации. Китай, создав условия для развития конкурентных преимуществ, перешел за годы реформ от импортозамещения к системе поощрения экспорто-ориентированных производств. При этом большое значение придается прямым иностранным инвестициям, по объему использования которых Китай занял лидирующие позиции в мире.

Китай стал «мастерской» и «сборочным» цехом мира. Наличие крупных трудовых ресурсов в условиях жесткой конкуренции на внутреннем рынке рабочей силы позволяет иностранным компаниям использовать преимущества низких трудовых издержек. Значительная численность населения КНР и невысокий уровень потребительских цен определяют существенный объем внутреннего рынка. Это способствует привлечению зарубежных фирм из различных регионов мира, стремящихся перенести существующие или разместить новые производства товаров, ориентированные как на американские и европейские рынки, так и на внутренний рынок КНР.

В последние годы Китай удерживает третье место по объему прямых инвестиций, привлекаемых из-за рубежа, уступая по этому показателю только США и Великобритании (рис. 1.3, табл. 1.5).

90% транснациональных корпораций, входящих в сотню крупнейших мировых ТНК открыли на территории Китая производство в том или ином масштабе готовых товаров или комплектованных. К 2005г. товары, производимые в КНР, стали жизненно важным элементом функционирования всей мировой экономики, а также основой, за счет которой в значительной мере удовлетворяется потребительский спрос в странах Западной Европы и Северной Америки [9].

Таблица 1.5. Осуществленные проекты с привлечением прямых иностранных инвестиций в экономику КНР

Годы	Число проектов	Доля в мировых ПИИ, %	Место Китая среди стран, привлечших ПИИ
1990	7 273	1,8	13
1995	37 011	12,1	2
2000	22 532	4,1	6
2001	26 140	6,4	6
2002	34 171	8,1	1
2003	41 081	8,2	1
2004	43 664	8,3	1

Источник: «Экономика Китая». Межконтинентальное издательство Китая. 2005г., стр. 62, 64.

Эта тенденция носит устойчивый характер, поставки недорогих промышленных товаров из Китая в Европу и США осуществляются в беспрецедентных объемах, иностранный капитал со всего мира продолжает наращивать свое присутствие в Китае в надежде использовать благоприятную конъюнктуру.

Капиталовложения в национальную экономику продолжают расти, увеличивается вклад экспортной сферы в обеспечение ускоренного экономического развития. В 2006г. прирост ВВП ожидается на уровне 9,5% против 9,9% в 2005г. Правительство намерено добиваться некоторого снижения этого показателя во избежание перегрева экономики и в связи с прогнозированием появления в некоторых отраслях избыточных мощностей. Подобный риск усиливается в условиях, когда либеральная денежно-кредитная политика способствует аккумуляции значительных ликвидных средств в банковской сфере, а значит, стимулированию кредитования и инвестиционной деятельности. Инфляционное давление остается ограниченным из-за наличия избыточных мощностей в ряде отраслей, что сдерживает рост цен.

Из 500 крупнейших в мире нефинансовых компаний более 400 имеют в Китае свои инвестиционные проекты. ТНК учредили в Китае около 400 исследовательских центров разного профиля

[9]. Благодаря росту удельного веса инвестиций крупных ТНК и увеличению числа капиталоемких и техноёмких проектов, а также увеличению технического содержания инвестиционных проектов, положение Китая в мировом разделении труда намного повысилось. С концентрацией прямых иностранных инвестиций (ПИИ) в дельте р.Янцзы и дельте р.Чжунцзян здесь образовались конгломераты по выпуску информационной техники, которые стали оказывать заметное влияние и на международный рынок. По выпуску информационной техники Китай сегодня стал второй после США страной-производителем.

ТНК, вкладывающие ПИИ в Китае, руководствуясь соображениями низкой себестоимости в Китае рабочей силы и других факторов производства, специализируются, главным образом, в областях трудоемких производств, а продукцию вывозят и сбывают на традиционных рынках. По мере роста притока в Китай ПИИ из Восточной Азии, сформировался механизм так называемой «треугольной торговли». Континентальный Китай закупает у Республики Корея, Японии и Тайваня большое количество материалов и деталей, а затем, переработав их, экспортирует в США, Европу и другие развитые страны.

В отраслевом отношении ПИИ сконцентрированы главным образом в обрабатывающих отраслях. На конец 2002г. в обрабатывающих отраслях на долю ПИИ пришлось 70% от всех предприятий с иностранным капиталом, 58% от всех ПИИ и 62% от всего зарегистрированного в Китае зарубежного капитала.

Что касается районов привлечения ПИИ, то это преимущественно районы приморской полосы. Преимущественный выбор инвесторами приморских районов объясняется, главным образом, тем, что эти районы первыми были объявлены открытыми для иностранцев. Здесь сложился довольно благоприятный инвестиционный климат; экономическое развитие достигло сравнительно высокого уровня; имеется хорошая промышленная база. За многие годы, когда приморские районы играли роль пионеров открытого курса, между ними и внутриконтинентальными районами образовалась существенная разница в отношении инвестиционной среды.

Политика внешней открытости в Китае осуществлялась постепенно и на разных уровнях. В начале 80гг. Китай приступил к созданию в некоторых приморских городах баз внешнеориентированной экономики. Такое решение объяснялось тем, что в условиях большой территории и длительного господства плановой экономики невозможно было в короткий срок сформировать национальный рынок, осуществить его открытость для внешнего мира и стыковку с международным рынком. Как наиболее экономически развитые и имеющие неплохо развитую транспортную и информационную инфраструктуру, для решения этих задач были определены приморские территории. Китай воспользовался мировым опытом создания особых экономических районов (ОЭР).

Используя близость г. Шэньчжэн (ближайший сосед особого административного района Сянган) и других городов южного побережья Южно-Китайского моря к Сянгану (Гонконг), Аомыню (Макао), Тайваню и местам проживания этнических китайцев, китайское руководство приложило

усилия по созданию в особых районах соответствующего рыночного хозяйственного климата, разработало меры привлечения иностранных инвестиций, техники и способов управления. Таким образом, было положено начало массовой организации экспортоориентированных производств.

В 90гг. китайское правительство приняло меры по дальнейшему открытию своей экономики, выдвинув «стратегию преимущественного открытия по четырем направлениям». Эти направления включали:

1) Развитие открытых районов в прибрежной полосе от Бохайского залива до залива Бэйбу.

2) Преимущественное развитие пограничных районов – Синьцзяна, Внутренней Монголии и провинции Хэйлунцзян (с тем, чтобы усилить экономический обмен с государствами-членами СНГ), а также пограничных районов Юньани и Гуанси – с целью дальнейшей интенсификации деловых и торговых связей со странами Южной и Юго-Восточной Азии.

3) Развитие районов бассейна реки Янцзы. Имеется в виду район, расположенный между Шанхаем – локомотивом развития, и до расположенного в среднем течении реки г. Чунцина. Таким образом, этот регион станет своего рода связующим звеном между Востоком страны и Западом, а также Севером и Югом.

4) Развитие регионов, лежащих в полосе вдоль транспортных коммуникаций, соединяющих Азию с Европой и протянувшихся от восточных морских портов до горных перевалов Синьцзянского Алтая (Синцзян-Уйгурский автономный район).

В конце 90гг. активизировался процесс открытия внутренних районов Китая. Здесь можно выделить два направления.

Прежде всего, – развитие городов бассейна Янцзы во главе с открытым экономическим районом Пудун (Шанхай). В результате здесь образовался второй после приморских пояс ОЭР. Это мероприятие стало в 90гг. акцией важного стратегического назначения в реализации Китаем курса на открытость экономики. В апр. 1990г. китайское правительство вынесло стратегическое решение об открытии и развитии Нового района Пудуна, а в 1993г. – решение о применимости политических установок, действующих в открытых приморских районах к 5 городам, лежащим выше по течению Янцзы: Уху, Цзюцзяну, Уханю, Юеяню и Чунцину. Таким образом, было усилено влияние района Пудун – «драконьей головы» – на близлежащие районы, и новый пояс открытых городов и районов получил возможность стремительного развития.

Другим направлением было ускорение шагов по открытости внутриконтинентальных городов и провинций, лежащих вне стратегических транспортных артерий. Были приняты меры по открытию городов в окраинных и пограничных районах. Решением правительства от 1993г. объявлены открытыми 11 провинциальных центров: г.г. Хэфэй, Наньчан, Чанша, Чэнду, Чжэньчжоу, Тайюань, Сиань, Ланчжоу, Синин, Гуйян и Иньчуан. Кроме того, открытыми были объявлены 4 провинциальных центра в окраинно-пограничных районах: Харбин, Чаньчунь, Хух-Хото и Шицзячжуан. Все они стали пользоваться льготами, действующими в приморских открытых городах и внесли немалый вклад в развитие своих провинций.

К началу XXIV в. Китае сформировалась система многоуровневой и территориально широкой открытости экономики для иностранного капитала.

Тактика постепенного открытия районов страны зарекомендовала себя успешной в деле превращения Китая из автаркической изолированной страны в страну с открытой экономикой. ОЭР сыграли роль «окон» во внешний мир и роль экспериментальных баз – они превратились в базы по использованию Китаем иностранных инвестиций и наращиванию экспорта. В то же время они стали базой строительства современных отраслей, прежде всего, современных обрабатывающих производств.

В целях дальнейшего улучшения инвестиционного климата в стране правительство КНР предполагает действовать по следующим направлениям.

1) Всемерно улучшать политико-законодательную среду для ПИИ, т.е. повысить уровень администрирования, сохранять стабильность, последовательность, предсказуемость и реализуемость политических установок, а также создать единообразную, стабильную, транспарентную и предсказуемую правовую среду.

2) Поддерживать и улучшать рыночную среду, отличающуюся справедливой конкуренцией и открытостью.

3) Шире открыть доступ иностранному капиталу в сферу услуг.

4) Поощрять иностранных инвесторов вкладывать капиталы в отрасли новых и высоких технологий, в т.ч. в комплектующие производства, а также в инфраструктурные проекты.

5) Активизировать меры по привлечению в Китай еще большее количество ТНК.

6) Содействовать вложению иностранными инвесторами капитала в центральные и западные районы страны.

В последние годы инвестиционная активность транснациональных компаний в Китае происходила по следующим основным направлениям.

а) Перенос производственных предприятий из Европы и Северной Америки в азиатские страны. Результаты исследования офшорной привлекательности стран, проведенного консультативной компанией А.Т.Кearney, показали, что наиболее привлекательными с точки зрения переноса в эти страны производства и бизнес-процессов являются Индия, Китай и Малайзия. Индия по рейтингу офшорной привлекательности существенно опережает конкурентов, что обусловлено большим числом высококвалифицированных англоговорящих специалистов.

Анализ проводился по 39 показателям в трех основных категориях: стоимость (включая оплату рабочей силы, расходы на инфраструктуру, налоговые отчисления); наличие рабочей силы и квалификация персонала; бизнес-климат в стране.

IBM, Flextronics и Philips закрыли свои недавно построенные заводы в Венгрии и открыли новые производства в Китае. Низкая стоимость достаточно качественного труда наряду с удобными условиями ведения бизнеса в Китае привлекает и самих восточноевропейских производителей. Так, венгерский производитель пластмассы Karsai Plastics Holding уже построил производство рядом с Шанхаем.

б) Слияние транснациональных корпораций с китайскими. За последние годы наметился процесс слияния крупных транснациональных корпораций

с китайскими, в т.ч. с государственными компаниями. Этот процесс получил одобрение китайского правительства, т.к. он открывает новые возможности для привлечения иностранного капитала в китайскую экономику. Показательным примером может служить привлечение шанхайскими властями крупных транснациональных корпораций, работающих на уровне АТР. В 2002г. было открыто 8 новых представительств таких компаний. Общее число представительств достигло 18. Частным случаем, характеризующим тенденцию, является создание в Шанхае пяти предприятий компании OVI Group – известного производителя строительных материалов и мебели. Продукция этих предприятий ориентирована на экспорт, в первую очередь на российский рынок [9].

Другой пример – китайская компания TLC и французская Thomson Multimedia объявили в нояб. 2003г. о слиянии. Новая компания, TLC- Thomson Electronics, будет выпускать более 18 млн. телевизоров в год на 3 млрд. евро и станет в этой области крупнейшей в мире, потеснив Sony [9].

в) Выпуск в Китае продукции, ориентированной на рынок Европы и США. Наиболее показательным в данном случае является пример машиностроения. При участии ТНК в Китае продолжается интенсивное развитие машиностроительного комплекса, продукция которого рассчитана не только на быстро растущий внутренний рынок, но и на рынки стран Европы, США и развивающихся государств Азии.

Одна из ведущих отраслей машиностроительного комплекса – автомобилестроение. Производство автомобилей в Китае в 2004г. составило 5 млн.ед., а к 2010г. достигнет 10 млн.ед. [19]. Китай занял в списке крупнейших производителей автомобилей третье место после США и Японии, опередив Германию, в которой производство автомобилей, как ожидается, снизится до 4,7 млн.шт.

Автосборочный завод в Китае первым (в 1985г.) построил Volkswagen. В последующие годы о масштабных планах развивать в Китае собственное производство объявили такие компании как General Motors, Toyota, Nissan, Honda, Fiat. Volkswagen до 2008г. планирует инвестировать в Китай 5,3 млрд. евро, что позволит увеличить ежегодный выпуск на 1,6 млн. автомобилей.

На европейские и американские рынки будут поставляться китайские автомобили и комплектующие к ним, произведенные как мировыми производителями, так и национальным китайским автомобилестроением. В начале сент. 2006г. китайская автомобилестроительная компания Great Wall Motors отгрузила 500 своих внедорожников Hovei в Италию. На данных машинах установлены двигатели Mitsubishi, и на итальянском рынке они будут продаваться по относительно невысокой цене в 20 тыс.долл. США. Указанная китайская компания активно ищет дистрибьюторов для своих машин в Испании и Греции [34].

Стремление компании Great Wall Motors выйти на американский и европейский автомобильные рынки подогревается ее успехами на внутреннем китайском рынке. За первые 7 мес. 2006г. доля китайских марок в общем объеме продаж автомобилей в КНР составила 27% и была выше, чем марок какой либо другой страны (в частности, доля японских марок автомобилей составила 26,5%).

По данным Ассоциации Automotive Resource Asia, экспортные усилия фирм КНР, в т.ч. с долей

иностранного участия, обусловлены стремлением увеличить масштабы производства в условиях, когда сбыту на внутреннем рынке препятствует все большее количество конкурирующих поставщиков. Компания Jiangling начала в 2005г. отгрузки внедорожников Landwind в Европу, а Chery, Geely, First Auto Works и Shanghai Auto готовятся поставлять свою продукцию в страны Европы и США. Great Wall Motors уже продает свои автомобили в 60 странах и в 2006г. по оценкам доля экспорта в ее производстве составит примерно 1/3.

**3. Увеличение производственного и экспортного потенциала стран Азии.** Важнейшей тенденцией последних пятидесяти лет развития мировой экономики стал опережающий рост темпов международной торговли по сравнению с аналогичным приростом темпов промышленного производства (рис. 1.4). За 15 лет с 1990 по 2005гг. включительно среднегодовые темпы прироста международной торговли более чем в 2 раза превосходили аналогичные среднегодовые темпы прироста мирового промышленного производства [92]. Аналогичная тенденция характерна для азиатских государств еще в большей степени.

Таблица 1.6. Сравнение темпов прироста производства и международной торговли стран Азии, % к пред.г.

	2001	2002	2003	2004	2005	2000-05*
<b>Азия в целом</b>						
Производство.....	2,2	2,6	3,8	4,8	4,2	3,5
Торговля .....	-	-	-	-	-	-
– в стоимостном выражении .....	-	-	-	-	-	-
– экспорт.....	-9	8	18	25	16	11
– импорт.....	-7	6	19	27	16	12
– в натуральном выражении .....	-	-	-	-	-	-
– экспорт.....	-3,5	11,0	11,5	14,0	10	8,0
– импорт.....	-2,5	8,0	13,0	14,5	7,5	8,0
<b>Япония</b>						
Производство.....	0,4	-0,3	1,4	2,7	2,0	1,2
Торговля .....	-	-	-	-	-	-
– в стоимостном выражении .....	-	-	-	-	-	-
– экспорт .....	-16	3	13	20	5	4
– импорт.....	-8	-3	14	19	13	6
– в натуральном выражении .....	-	-	-	-	-	-
– экспорт.....	-9,5	8,0	5,0	10,5	0,5	2,5
– импорт.....	-2,0	2,0	7,0	7,0	2,5	2,5
<b>Китай</b>						
Производство.....	-	-	-	-	-	-
Торговля.....	-	-	-	-	-	-
– в стоимостном выражении.....	-	-	-	-	-	-
– экспорт .....	7	22	35	35	28	25
– импорт .....	8	21	40	36	18	24

Источник: ВТО [3]

\* В среднем

Динамика международной торговли стран Азии представлена на рис. 1.5. Региональная структура международного товарообмена и торговые потоки между Европой и Азией в 2005г. показаны в табл. 1.7.

Таблица 1.7. Объемы международной внутрирегиональной и межрегиональной торговли в 2005г.

Прибытие/ Отправление	1	2	3	4	5	6	7	8
<b>Объем торговли, млрд.долл. США</b>								
Северная Америка .....	824	87	238	7	18	34	270	1478
Южная и Центр. Америка .....	118	86	68	6	10	6	48	342
Европа .....	398	58	3201	109	112	122	332	4332
СНГ .....	19	7	178	62	5	11	40	322
Африка .....	60	8	128	1	26	5	49	277
Ближний Восток.....	66	3	87	3	15	54	281	509
Азия .....	608	51	498	37	54	89	1424	2761
Мир.....	2093	301	4398	224	240	321	2443	10021

Доля межрегиональной торговли в общем объеме мирового экспорта, %										
Северная Америка	55.8	5.9	16.1	0.5	1.2	2.3	18.3	100.0		
Южная и Центр. Америка	34.5	25.1	19.9	1.8	2.9	1.8	14.0	100.0		
Европа	9.2	1.3	73.9	2.5	2.6	2.8	7.7	100.0		
СНГ	5.9	2.2	55.3	19.3	1.6	3.4	12.4	100.0		
Африка	21.7	2.9	46.2	0.4	9.4	1.8	17.7	100.0		
Ближний Восток	13.0	0.6	17.1	0.6	2.9	10.6	55.2	100.0		
Азия	22.0	1.8	18.0	1.3	2.0	3.2	51.6	100.0		
Мир	20.9	3.0	43.9	2.2	2.4	3.2	24.4	100.0		

Источник: ВТО [3]

1. Северная Америка; 2. Южная и Централ. Америка; 3. Европа; 4. СНГ; 5. Африка; 6. Ближний Восток; 7. Азия; 8. Мир

В соответствии с данными табл. 1.7 общий объем торговли между странами Европы и Азии составил в 2005г. 830 млрд.долл. США, из них экспорт азиатских государств в Европу — 498 млрд.долл. США, импорт азиатских государств из Европы — 332 млрд.долл. США. На евроазиатское направление (в стоимостном выражении) в 2005г. приходилось 18% от суммарного экспорта стран Азии и 7,7% суммарного экспорта стран Европы. В целом на торговлю между Европой и Азией в 2005г. приходилось 8,3% от общего стоимостного объема мировой торговли [3].

Основные торговые потоки евроазиатской торговли концентрируются между Китаем и Японией с одной стороны и Европейским Союзом. Данные об объемах евроазиатской торговли между крупнейшими торговыми партнерами в 2002-05гг. приведены в табл. 1.8-1.9.

Таблица 1.8. Экспорт товаров из стран Азии в страны Европы, в млрд. долл.

	Регион получения		
	Европа, всего	ЕС-25	Остальная Европа
Страны Азии всего			
2002	270	255	15
2003	346	325	21
2004	434	408	26
2005	498	467	31
— Япония			
2002	67.2	63.9	3.3
2003	80.0	75.6	4.4
2004	94.8	89.2	5.6
2005	93.5	87.6	5.9
— Китай			
2002	60.1	56.7	3.4
2003	100.8	95.8	5.0
2004	140.4	133.0	7.4
2005	186.8	176.5	10.3

Источник: ВТО [3]

Таблица 1.9. Экспорт товаров из стран Европы в страны Азии, в млрд. долл.

	Регион получения		
	Азия, всего	Япония	Китай
Страны Европы всего			
2002	211.8	45.0	34.7
2003	253.4	50.9	48.8
2004	308.6	58.8	62.7
2005	332.1	59.9	68.4
— ЕС-25			
2002	192.9	40.3	31.9
2003	231.0	45.4	45.2
2004	282.6	52.6	58.6
2005	303.6	53.2	63.6
— Остальная Европа			
2002	18.9	4.7	2.8
2003	22.4	5.5	3.6
2004	26.0	6.2	4.1

2005.....28.5.....6.7.....4.8

Источник: ВТО [3]

На Японию и Китай приходится совокупно 56% всего экспорта азиатских стран в Европу. Устойчивой тенденцией последних трех лет стало снижение удельного веса Японии в объемах экспорта, имеющего европейское назначение, а также рост удельного веса КНР (рис. 1.6). Если японский экспорт в страны Европы возрос за последние 3 года только в 1,4 раза, то рост китайского экспорта составил на этом же направлении 3,1 раза.

На долю Японии и Китая приходится также порядка 40% от общего объема экспорта стран Европы в Азию. Здесь также наблюдается снижение удельного веса Японии и рост удельного веса Китая в 2002-05гг. (рис. 1.7).

В 2005г. Китай поднялся на третье место в мире по объему внешней торговли, опередив Японию, и уступает сейчас лишь США и Германии. За последнее десятилетие произошел беспрецедентный рост объемов внешней торговли Китая с зарубежными странами: в 1980-2005гг. объемы товарного экспорта выросли в 42 раза с 18 млрд.долл. США до 762 млрд.долл. США. Только за последние 12 лет (с 1994 по 2005гг.) рост товарного экспорта составил 607% (рис. 1.8).

Крупнейшими торговыми партнерами Китая являются Европейский Союз и США. В 1980г. Китай занимал 25 место в мире по закупкам западно-европейских товаров и 22 место — по поставкам в Европу. В 2003г. КНР превратилась для Европы соответственно уже в 3 (после США и Швейцарии) и 2 (после США) партнера.

Статистические данные об объемах внешней торговли Китая и Индии в 1980-2005гг. приведены в Приложении 2.

**4. Структурные сдвиги в производстве и экспорте азиатских стран в пользу высокотехнологичных отраслей.** Лидерство отдельных стран в международной торговле обеспечивается, прежде всего, высокими объемами экспорта промышленной продукции в целом и в частности высокотехнологичных изделий, включая продукцию аэрокосмической промышленности, фармацевтики, точного приборостроения, электроники и электротехнического машиностроения. В целом в мире наблюдалось устойчивое превышение темпов роста экспорта промышленных товаров по сравнению с динамикой экспортных поставок сельскохозяйственного сырья, минеральных ресурсов и топлива. За период с 1990 по 2005гг. темп роста объемов экспорта промышленной продукции составил 6,4% против 3,8% для сельскохозяйственной продукции и 3,5% для минерального сырья (рис. 1.11).

В 2005г. удельный вес промышленной продукции в стоимостном объеме международной торговли составил 72%, а объем экспорта промышленной продукции превысил 7,3 трлн. долларов США, из них на страны Азии пришлось около 32%. (табл. 1.10, рис. 1.12).

Азия являлась вторым в мире после Европы регионом по объемам международной торговли промышленной продукцией. При этом удельный вес Азии в мировом экспорте промышленной продукции только за последний год возрос с 30,1% с 2004г. до 31,6% в 2005г., а в мировом импорте с 20% до 20,5%. За тот же период удельный вес Европы в мировом экспорте сократился с 49,2 до 47,7%, а Северной Америки с 15,6 до 15,1%.



Таблица 1.10. Международная торговля промышленной продукцией

	Ед.изм.	Значение
Объем мировой торговли в 2005г.	млрд.долл. США	7311
Ежегодное изменение по годам		
– 1980-85	%	2
– 1985-90	%	15
– 1990-95	%	9
– 1995-00	%	5
– 2000-05	%	9
– 2002	%	5
– 2003	%	16
– 2004	%	21
– 2005	%	10
Доля промпродукции в общем объеме мировой торговли в 2005г.	%	72,0

Источник: WTO [3]

Китай вышел в последние годы в лидеры по экспорту промышленной продукции среди азиатских стран, опередив Японию и Республику Корея (табл. 1.11) и приблизившись в 2005г. вплотную к объему экспорта промышленной продукции США. Китай отстает по данному показателю лишь от Европейского Союза. Примерно 46% китайского экспорта промышленных товаров направляется в страны Европы и Северной Америки (табл. 1.12).

Таблица 1.11. Азиатские экспортеры промышленной продукции в 2005г.

	Экспорт в 2005г.	Удельный вес в мировой торговле, %				Темпы ежегодного прироста, %			
		1980	1990	2000	2005	2000/5	2003	2004	2005
Китай	700,3	0,8	1,9	4,7	9,6	26	36	37	29
Япония	546,4	11,2	11,5	9,6	7,5	4	13	19	4
Гонконг	279,9	-	-	-	-	8	12	16	12
– собств. экспорт	16,1	1,2	1,1	0,5	0,2	6	8	2	8
– реэкспорт	263,8	0,4	2,0	3,6	3,6	9	14	17	12
Республика Корея	258,2	1,4	2,5	3,3	3,5	11	19	30	12
Сингапур	185,2	0,8	1,6	2,5	2,5	9	28	22	12
– собств. экспорт	89,4	0,4	1,0	1,3	1,2	7	28	20	10
– реэкспорт	95,8	0,3	0,6	1,2	1,3	12	27	25	14
Тайвань	171,7	1,6	2,6	3,0	2,3	4	10	19	7
Малайзия	104,9	0,2	0,7	1,7	1,4	6	7	19	10
Таиланд	84,3	0,1	0,6	1,1	1,2	10	14	21	16
Индия	69,8	0,5	0,5	0,7	1,0	15	22	21	21

Источник: WTO [3]

Таблица 1.12. Торговля промтоварами между Китаем, Европой и Северной Америкой

	Экспорт в 2005г.	Удельный вес в экспорте, %		Темпы ежегодного прироста, %		
		2000	2005	2000-05	2004	2005
Из Китая в Европу	146,4	18,3	20,9	30	38	35
Из Европы в Китай	71,4	17,5	14,5	19	27	3
Из Китая в Северную Америку	173,7	24,6	24,8	26	36	30
Из Северной Америки в Китай	41,6	11,8	8,4	16	26	11

Особую роль в промышленной продукции всегда играло офисное и телекоммуникационное оборудование, как правило, почти полностью перевозимое в контейнерах. В 2005г. объемы мирового экспорта этой группы товаров составили 1,275 трлн.долл. США, из которых примерно 700 млрд. приходилось на азиатский экспорт (54,9%) (табл. 1.13, рис. 1.13).

Таблица 1.13. Объемы международной торговли офисным и телекоммуникационным оборудованием

	Ед.изм.	Значение
Объем мировой торговли в 2005г.	млрд. долл. США	1275
Ежегодное изменение по годам		
– 1980-85	%	9
– 1985-90	%	18
– 1990-95	%	15
– 1995-00	%	10

– 2000-05	%	6
– 2002	%	1
– 2003	%	12
– 2004	%	20
– 2005	%	11
Доля в мировой торговле в 2005г.	%	12,6
Доля в мировом экспорте промышленных товаров	%	17,4

Источник: WTO [3]

В 2005г. Китай обогнал США по объему экспорта офисного и телекоммуникационного оборудования, который составил 226 млрд.долл. США (табл. 1.14). Удельный вес офисного и телекоммуникационного оборудования в китайском экспорте промышленных товаров превысил в 2005г. 32%.

Таблица 1.14. Ведущие азиатские экспортеры офисного и телекоммуникационного оборудования в 2005г.

Страна	Экспорт в 2005г.	Удельный вес в мировой торговле, %				Темпы ежегодного прироста, %			
		1980	1990	2000	2005	2000/5	2003	2004	2005
Китай	226,0	0,1	1,0	4,5	17,7	39	56	46	32
Гонконг	109,6	-	-	-	-	17	22	26	20
– собств. экспорт	3,4	2,0	1,6	0,4	0,3	-3	-35	-23	82
– реэкспорт	106,2	-	-	-	-	8,3	18	24	19
Сингапур	101,7	3,2	6,4	7,7	8,0	7	18	24	10
– собств. экспорт	45,5	2,5	4,9	4,3	3,6	2	17	17	6
– реэкспорт	56,2	0,7	1,5	3,3	4,4	12	20	32	14
Япония	98,0	21,1	22,5	11,2	7,7	-2	11	14	-4
Республика Корея	83,0	2,0	4,8	6,1	6,5	7	21	29	0
Малайзия	60,1	1,4	2,7	5,4	4,7	3	4	13	7
Тайвань	56,6	3,2	4,7	6,0	4,4	0	5	13	0
Таиланд	23,9	0,0	1,2	1,9	1,9	5	0	9	13
Филиппины	23,9	0,8	0,6	2,6	1,9	-1	5	1	0
Индонезия	6,7	0,1	0,0	0,8	0,5	-2	-9	18	3

Источник: WTO [3]

Из Китая в Европу в 2005г. экспортировалось офисного и телекоммуникационного оборудования на 61,2 млрд.долл., а из Китая в США – на 80,2 млрд.долл. Таким образом, на эти два направления приходилось примерно 11% от общемировой торговли офисным и телекоммуникационным оборудованием.

Таблица 1.15. Торговля офисным и телекоммуникационным оборудованием между Китаем, Европой и США в 2004-05гг.

Направление торговли	Экспорт в 2005г.	Удельный вес в экспорте, %		Темпы ежегодного прироста, %		
		млрд.долл.США	в 2005г.	2000/5	2004	2005
Из Китая в Европу	61,2		13,8	33	41	22
Из Китая в США	80,2		34,4	29	47	27

Источник: WTO [3]

Усиление позиций новых индустриальных стран, в первую очередь азиатских, а также Китая, в международной торговле связано с совершенствованием их экспортной структуры и повышением в ней удельного веса готовых, прежде всего высокотехнологичных изделий.

Устойчивое расширение международной торговли продукцией обрабатывающей промышленности (доля в мировом экспорте возросла с 65% в 1980г. до 75% в 2005г.), включая ее высокотехнологичные отрасли, обусловлено как объективными потребностями мирового экономического развития в эпоху научно-технической революции, так и высокой эффективностью этой торговли. Последнее обстоятельство связано с растущим спросом на готовую, прежде всего наукоемкую продукцию, повышательной тенденцией цен, а также значительным стимулирующим эффектом на экономику стран-экспортеров, заключающемся в быстрой коммерциализации и окупаемости

нововведений за счет сбыта на внешних рынках, заметном увеличении поставок сопутствующих товаров, технологий и услуг.

С середины 80гг. Китай ощутимо повысил качественный уровень своей экспортной корзины, в которой сегодня преобладают трудоемкая и материалоемкая промышленная продукция, а также электроника, доля которой постоянно растет. Содержание импортных компонентов в экспортной продукции Китая по-прежнему довольно высоко, однако налицо признаки повышения доли отечественной добавленной стоимости в продаваемой Китаем продукции обрабатывающей промышленности, в первую очередь в электронике.

Индия не испытала экспортного бума в обрабатывающей промышленности подобного тому, который переживали другие быстро растущие страны Азии. Хотя она и превратилась в ведущего экспортера программного обеспечения и связанных с информационными технологиями услуг, особенно в Соединенные Штаты, все же вряд ли можно утверждать, что их доля в экспортных поступлениях Индии будет ощутимо расти и далее. Хотя в течение ближайших нескольких лет стоимостной объем экспорта этих услуг в абсолютном выражении может продолжать расти, следует, тем не менее, ожидать опережающей динамики экспорта продукции обрабатывающей промышленности.

Как отмечает газета *International Herald Tribune* [33], китайские экспортеры, обеспокоенные тенденцией к удорожанию юаня, намерены в сжатые сроки освоить выпуск более сложной и качественной продукции, которая напрямую будет конкурировать с аналогичными товарами из развитых стран. Вместо того, чтобы соперничать с производителями из таких стран, как Таиланд и Индонезия, китайским компаниям придется все чаще сталкиваться в борьбе за рынки с продуцентами из государств Южной Европы и из Республики Корея, а в более отдаленной перспективе — из Франции, Германии, Японии и США.

В качестве примера можно привести фирму Hunan Huasheng Industrial & Trading (с персоналом в 15 тыс.чел.), которая действует в Центральном Китае и специализируется на пошиве рубашек, брюк, юбок и прочей одежды, в частности из льняных тканей. Изменение конъюнктуры заставило ее осуществить инвестиции в модернизацию швейного оборудования и поставлять свою продукцию не торговой фирме Wal-Mart, а Gap, Perry Ellis, Liz Claiborne. В качестве основных конкурентов указанная китайская фирма рассматривает южнокорейских продуцентов.

Компания Guangzhou Light Holdings Footwear, являющаяся крупным производителем обуви из синтетических материалов, в срочном порядке переходит к выпуску более качественной продукции и увеличивает производство перспективных моделей кожаной обуви. В качестве будущих конкурентов рассматриваются итальянские продуценты, специализирующиеся на изготовлении продукции, отвечающей самым требовательным вкусам.

Фирма Guangdong New Zhong Yuan Ceramics из г. Фошань осуществляет по всему миру рекламу производимых ею дорогих керамических плиток в расчете на укрепление позиций в борьбе с конкурентами из Испании и Италии. Изготовление более дешевой продукции отошло на второй план в связи с укреплением юаня по отношению к долла-

ру (более чем на 3%) и повышением уровня оплаты труда примерно на 10% в год. В случае продолжения ориентации на выпуск дешевой продукции, могли бы возникнуть проблемы с обеспечением рентабельности производства.

Похожие тенденции наблюдаются и в автомобилестроении. До 2005г. Китай экспортировал в основном очень дешевые модели машин (цены обычно не превышали 5 тыс.долл. за автомобиль) в африканские и ближневосточные страны, в частности в Сирию. Летом 2005г. Honda начала поставлять в европейские страны малогабаритные автомашины со своего предприятия в пригороде Гуанчжоу. Ряд китайских предприятий Chery, Geely, Lifan, Shanghai Automotive готовятся к началу сбыта через два года аналогичных транспортных средств в США и европейские страны.

Сдвиг в сторону производства более дорогой продукции, представляя вызов производителям из развитых стран, одновременно может использоваться ими для корректировки курса Китая в области защиты прав на интеллектуальную собственность. Сами китайские компании во все большей мере становятся заинтересованными в строгом соблюдении авторских прав и норм патентного законодательства, так как начинают производить товары под «дорогими» брэндами с оригинальным дизайном и использованием уникальных конструкторских решений.

Hunan Huasheng допускала превышение выпуска одежды, пошитой по заказам западных компаний с использованием известных брэндов, сбывая часть продукции на местном рынке. Однако в настоящее время указанная фирма, понимая важность брэндов для продажи товара по ценам, значительно превосходящим производственные издержки, прекратила дополнительный пошив и даже отказалась от маркировки изделий в фабричных условиях. Ярлык пришивается позднее с тем, чтобы не допустить продажу товара до его поступления корпоративному покупателю. Guangdong New Zhong Yuan Ceramics регистрирует свои права на дизайн в специальных государственных учреждениях. При выпуске нового продукта первоначально оформляется патент на него.

Даже небольшое укрепление юаня относительно доллара с июля 2005г. существенно влияет на отрасли и компании с небольшой нормой прибыли.

Однако, даже в случае сохранения курса юаня на прежнем уровне повышение уровня оплаты труда заставит китайских производителей перейти на выпуск более сложной и качественной продукции. Стабильность национальной денежной единицы позволит местным продуцентам, ориентированным на экспорт, направить дополнительные средства на разработку более совершенной продукции.

### 1.3.3. Перевозки грузов между Европой и Азией

Любые товары, произведенные в одной стране, и потребляемые в другой стране являются объектом международной перевозки. Высокая стоимость транспортных услуг, а также отсутствие прямых и надежных сообщений удорожает международную торговлю. В этом случае транспорт может рассматриваться как технический барьер в торговле. Наоборот, надежные транспортные связи, удобство, дешевизна и качество перевозок содей-

ствуют развитию торговли, повышению конкурентоспособности товаров на международных рынках и выигрышу конечных потребителей. Ниже рассмотрены факторы развития транспорта, обеспечивающего евроазиатские торгово-экономические связи.

К ним относятся **технические и технологические факторы**, связанные с предложением транспортных услуг и транспортным обеспечением международной торговли. Применительно к связям Европа-Азия первостепенное значение имеют:

1) **развитие транспортной инфраструктуры** – железнодорожных и автомагистралей, соединяющих Европу и Азию и входящих в глобальные евроазиатские транспортные коридоры. Кроме того, первостепенное значение имеет также развитие морских торговых портов, пропускная способность контейнерных терминалов в портах стран Азии, а также автодорожных и железнодорожных подходов к ним;

2) **развитие транспортной техники** – появление на рынке перевозок современных эффективных морских контейнеровозов повышенной вместимости, железнодорожного и автомобильного подвижного состава, предназначенного для перевозок контейнеризированных грузов на дальние расстояния;

3) **совершенствование технологий перевозок контейнерных грузов**. Сюда следует отнести новые подходы по организации глобальных логистических цепочек, использование механизма электронной торговли транспортными и экспедиторскими услугами, возможности организации эффективных мультимодальных сообщений и др.

#### Морской транспорт

Морской транспорт доминирует на рынке перевозок контейнеров между Европой и Азией, осваивая примерно 98% всего грузопотока. Свыше 78% всех линейных перевозок контейнеров приходится на ячеистые контейнеровозы, общая провозная способность которых в целом по миру оценивалась на 1 янв. 2006г. в 8,1 млн. ДФЭ [8], из них 35,7% (2,9 млн. ДФЭ) было зарегистрировано под флагами развитых стран, 42,9% (3,5 млн. ДФЭ) под флагами удобной регистрации, 17,5% (1,3 млн. ДФЭ) – под флагами развивающихся государств, из них 12,2% – под флагами азиатских стран, включая КНР.

Общее количество ячеистых контейнеровозов в эксплуатации составляет 8120 судов. Прирост контейнеровозов в 2005г. по сравнению с 2004г.м составил 6% по числу судов и 13,3% по их вместимости в ДФЭ. Флот контейнеровозов является самым современным в структуре мирового морского флота. Средний возраст судна равен 9,4г., а удельный вес судов с возрастом менее 4 лет составляет 32,1%.

Важнейшими факторами развития рынка международных морских контейнерных перевозок является **не только рост числа контейнеровозов, но и увеличение доли более крупных судов**. В 2005г. средняя вместимость одного эксплуатируемого контейнеровоза составила 2,3 тыс. ДФЭ против 2,2 ДФЭ год назад.

Рост вместимости контейнеровозов является устойчивой и долговременной тенденцией, содействующей снижению себестоимости морских линейных перевозок. В стадии постройки контейнеровозы вместимостью свыше 5000 ДФЭ составля-

ют примерно три четверти от общего числа заказанных судов. **Число строящихся контейнеровозов вместимостью свыше 5000 ДФЭ составляет на 1 янв. 2006г. 320 судов.**

Интенсивный рост морского контейнерного флота был связан также с превышением количества поступающих новых судов над числом старых списываемых судов (табл. 1.16).

Таблица 1.16. Прирост числа ячеистых контейнеровозов (на начало года), тыс. ДФЭ

Год	Списано	Поступило	В эксплуатации	Строящиеся
2003	65	625	5845	481
2004	30	622	6437	1995
2005	0	778	7165	1652
2006	0	955	8120	4259

Источник: ЮНКТАД [8]

В 2005г. был заказан 531 новый контейнеровоз, что составляет свыше трети от общего количества заказанных морских судов. Динамика заказов на новые контейнеровозы представлена на рис. 1.14.

Лидерами на рынке морских линейных контейнерных евроазиатских перевозок являются 17 судоходных компаний, входящих в 20-ку крупнейших, которые на 1 янв. 2006г. владели в общей сложности 2146 контейнеровозом суммарной вместимостью 6 млн. ДФЭ, т.е. 75% мировой контейнерной провозной способности (табл. 1.17).

Таблица 1.17. Крупнейшие операторы рынка морских контейнерных перевозок на направлении Европа-Азия на 1 янв. 2006г.

* Оператор	Национальная принадле.	Кол-во судов					Общая вместим.**
		2003	2004	2005	2003	2004	
1 A.P.Moller – Maersk Group	Дания	328	346	399	844,6	900,5	1005,6
2 MSC – Mediterranean Shipping Company	Швейцария	217	237	264	516,9	618,0	713,8
3 P&O NedLloyd	Великобритания-Нидерланды	157	158	165	419,5	427,0	490,4
4 Evergreen Marine Corp. (Taiwan) LTD	Тайвань	152	151	150	442,3	437,6	450,9
5 CMA-CGM Group	Франция	150	178	192	299,2	373,2	427,0
6 Neptune Orient Lines Limited – NOL/APL	Сингапур	82	91	106	273,6	295,3	322,5
7 China Shipping	Китай	94	106	108	143,7	236,1	304,8
8 COSCO GROUP LTD	Китай	148	125	116	274,1	253,0	300,0
9 Hanjin/DSR-Senator	Республика Корея – ФРГ	76	75	77	290,7	284,7	296,9
10 NYK	Япония	91	96	107	233,9	265,2	287,1
11 Orient Overseas Container Line (OOCL)	Гонконг, Китай	55	63	68	185,5	216,5	236,1
13 Mitsui O.S.K. Lines, Ltd. (MOL)	Япония	72	68	72	222,5	213,2	226,1
14 Kawasaki Kisen Kaisha, LTD (K Line)	Япония	63	66	74	186,0	195,8	219,6
15 Hapag Lloyd	Германия	41	48	57	154,9	186,6	215,7
17 Hamburg Sud	Германия	68	86	131,7	191,3	191,3	191,3
18 Yang Ming	Тайвань	55	59	68	153,8	168,0	189,9
20 Hyundai	Республика Корея	35	36	37	136,5	139,2	142,3

Источник: ЮНКТАД [8]

\* № в мировом рейтинге

\*\* млн. ДФЭ

Наблюдающиеся в последние годы процессы концентрации привели к увеличению провозной способности крупнейших операторов линейных перевозок.

Наилучшим показателем состояния мирового рынка линейных перевозок является конъюнктура фрахтового рынка контейнеровозов. На этом рынке значительное положение занимают германские судовладельцы, в частности члены Гамбургской ассоциации фрахтовых брокеров, которые контролируют примерно 75% всего контейнерного тоннажа, фрахтуемого на открытом рынке. С 1998г. Ассоциация публикует «Гамбургский индекс», отражающий тайм-чартерные ставки на

контейнеровозы. Ставки отражаются за одно 14-тонное грузовое место (ДФЭ) в день для трех групп судов, не оборудованных специальными подъемными устройствами, и шести групп судов, оборудованных такими устройствами, при сопоставлении со средними ставками 1997г. 1997г. был выбран в качестве базового года, поскольку он был последним годом, когда был достигнут обеспечивающий рентабельность уровень ставок. Динамика тайм-чартерных ставок на контейнеровозы показана в табл. 1.18

В 2004-06гг. средние ставки практически для всех групп контейнеровозов повысились по сравнению как с 2003г., так и 1997г., причем в некоторых случаях значительно. В частности, на контейнеровозы со специальным подъемным устройством контейнероёмкостью 200-299 ДФЭ, фрахтовые ставки 2005г. выросли почти в 2 раза по сравнению с 2003г. и 1,6 раз по сравнению с 1997г.

Таблица 1.18. Средние тайм-чартерные ставки на контейнеровозы (долл. за 14-тонное грузовое место – ДФЭ в день)

Типы судов и их вместимость	1997	1999	2000	2002	2003	2004	2005	2006*
<b>Суда без подъемных устройств</b>								
200-299 ДФЭ	21,80	16,70	15,71	16,9	19,6	25,0	31,7	28,6
300-500 ДФЭ	16,79	13,96	14,52	15,1	17,5	21,7	28,3	21,8
2000 и более ДФЭ	9,31	7,56	10,02	6,0	9,3	13,1	13,0	8,9
<b>Суда с подъемными устройствами</b>								
200-299 ДФЭ	22,00	17,23	17,77	17,1	18,9	27,0	35,4	28,7
300-500 ДФЭ	17,24	12,76	14,60	13,4	15,6	22,2	29,2	23,5
600-799 ДФЭ (16-18 узлов)	13,87	9,32	12,21	9,3	12,3	19,6	23,7	17,0
600-799 ДФЭ (более 18 узлов)	14,08	9,63	11,90	9,1	12,1	18,4	22,0	18,4
1000-1299 ДФЭ	12,47	8,24	11,87	6,9	11,6	19,1	22,6	15,9
1600-1999 ДФЭ	10,50	7,54	10,35	5,7	10,0	16,1	15,8	13,9

Источник: ЮНКТАД [8]

\* июнь

Прослеживается также тенденция зависимости величины средней фрахтовой ставки от размера судна – чем больше судно, тем меньше ставка. Так для судов вместимостью свыше 2000 ДФЭ фрахтовая ставка в 2005г. колебалась в районе 12 долл. за одно место в сутки, тогда как для небольших судов превышала 30 долларов.

**Толчком к повышению ставок на суда послужил устойчивый рост грузопотока, объемов международной торговли практически на всех трансокеанских направлениях, а также падение реального курса доллара США.**

В I кв. 2005г. уровень ставок тарифов на направлении Европа-Азия превышал уровень, имевший место за последние 8 лет. По-прежнему резкий дисбаланс фрахтовых ставок (более чем в 2 раза) был характерен для разных направлений перевозок. Перевозки контейнеров в западном направлении были дороже, по сравнению с восточным направлением (табл. 1.19). Вместе с тем, поступление на линии большого количества новых судов в течение 2005г. спровоцировало снижение фрахтовых ставок в 2006г.

Таблица 1.19. Ставки тарифов (средние рыночные показатели) на направлении линейных контейнерных перевозок Европа-Азия в 1999-2006 гг. (на I кв. года), долл. за ДФЭ

	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006
Азия-Европа	1512	1594	1566	1073	1432	1686	1795	1459
Европа-Азия	716	664	826	601	704	733	801	793

Источник: ЮНКТАД [8]

Если перевозка одного контейнера в направлении Азия-Европа подорожала в 2005г. по сравнению с 1999г. примерно на 20%, то в направлении Европа – Азия такой рост составил всего 12%.

Рост ставок связан с увеличением спроса на перевозку вследствие динамичного роста объемов торговли между Азией и Европой. Всеми экспертами в области морского судоходства ожидается дальнейший рост объемов перевозок с учетом благоприятных прогнозов относительно торговли между Китаем и странами Европы, а также между Китаем и США.

Таблица 1.20. Объемы морских линейных перевозок контейнеров на направлении Европа-Азия в 2000-2005 гг., млн. ДФЭ

	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2005/00, %
Азия-Европа	4,53	5,93	6,13	7,06	8,9	9,9	218,5
Европа-Азия	3,59	4,02	3,94	4,00	5,2	5,6	156,0
Всего	8,12	9,95	10,07	11,06	14,1	15,5	184,7

Источник: ЮНКТАД [8]

**В целом объемы морских контейнерных перевозок на евроазиатском маршруте выросли с 2000г. на 85%, при этом в направлении Азия-Европа – в 2,2 раза, в направлении Европа-Азия – на 56%. Рост объемов перевозок был устойчивым и поступательным все последние пять лет подряд.**

В целях повышения конкурентоспособности крупнейшие судоходные компании организуют альянсы и пулы для совместной эксплуатации морских линейных контейнерных маршрутов, имеют чрезвычайно тесные партнерские связи с грузоотправителями и экспедиторскими компаниями (с целью предотвращения риска ухода грузов на альтернативные маршруты или к другим операторам – аутсайдерам рынка морских перевозок).

В 2005г. около 62% рынка морских линейных контейнерных перевозок в направлении Европа-Азия контролировалось международными альянсами, созданными судоходными компаниями (табл. 1.21).

Таблица 1.21. Распределение провозной способности на направлении Европа-Азия между альянсами морских перевозчиков в 2003-05гг. (по состоянию на середину года), %

	Середина 2003г.	Середина 2004г.	Середина 2005г.
Grand Alliance	24,0	23,6	22,2
New World Alliance	13,9	11,9	10,7
Maersk Sea Land	16,8	14,5	12,5
K Line and Yang Ming	9,7	7,5	6,8
CMA CGM / Norasia and others	5,7	5,6	9,7
Всего	70,1	63,1	61,9

Источник: ЮНКТАД [8]

Морские перевозчики, входящие в основные линейные конференции на направлении Европа – Азия (ORIENT Overseas Container Line [OOCL], The New World Alliance [TNWA], Senator Lines, Kawasaki Kisen Kaisha [«K»LINE], Yang Ming Marine Transport Corp., Cosco Container Lines, Hanjin Shipping, Evergreen Marine Corporation и другие), обеспечивают **транзитное время перевозок в сообщении между портами Европы и Японии – 25-30 суток, Южной Кореи – 24-31 суток.** Амплитуда сроков доставки обусловлена расположением европейских портов, обслуживающих евроазиатские перевозки (на Средиземном или Северном морях) и количеством заходов в другие порты. Вместе с тем, время доставки груза из пункта его происхождения до места получения существенно увеличивается в связи с необходимостью подвоза грузов к морским портам и их вывоза оттуда, а также операций, связанных с хранением и обработкой контейнеров в портах и накоплением партий. **С учетом этого, среднее время доставки груза, например из центрального Китая в Европу, составляет от 40 до 55 суток.**

Европу и Дальний Восток соединяет свыше 30 еженедельных круговых контейнерных сервисов с общей вместимостью около 1,5 млн. TEU. В 2003-05гг. ведущие судоходные компании, осуществляющие перевозки на этом направлении, начали замену судов вместимостью 6000-6500 TEU на суда вместимостью 8000-8500 TEU. Китайская судоходная компания заказала 4 контейнеровоза вместимостью по 10000 TEU с началом их поставок в 2008г. В Южной Корее разработан проект контейнеровоза вместимостью 12000 TEU. Суда такой вместимости сейчас могут обрабатываться в порту Роттердам, а в других европейских крупных портах это станет возможным после реализации уже запланированных мероприятий.

Конкурентные преимущества морских судоходных компаний, осуществляющих контейнерные линейные перевозки на евроазиатских направлениях:

- относительно низкая стоимость доставки контейнеров, на I кв. 2006г. для направления Азия-Европа в среднем 1459 долл. США за стандартный 20-футовый контейнер и 793 долл. США для направления Европа-Азия;

- предельно четкие графики доставки судоходными компаниями контейнеров в порты назначения (расписание отправления и прибытия контейнеровозов соблюдается с точностью до минут);

- высокая безопасность доставки грузов и сохранность самих грузов.

Нельзя не принимать во внимание также и существование сильного морского лобби, воздействующего на принятие решений в национальных правительствах и международных организациях.

Все эти факторы способствовали тому, что до настоящего времени морской транспорт являлся **практически безальтернативным** при осуществлении доставки грузов на евроазиатских маршрутах.

Все морские перевозки контейнеров между Европой и Азией осуществляются по одному (Южному) маршруту – через Индийский океан, Красное море, Суэцкий канал и Средиземное море.

Все существующие маршруты линейных контейнерных перевозок между Европой и Азией, между Азией и Америкой, а также на других направлениях представлены на рис. 1.15.-1.16. и в Приложении 3.

Одним из главных узких мест системы транскеанских перевозок контейнеров являются перерабатывающие способности терминальных комплексов морских торговых портов. Стоимость переработки контейнерных грузов в портах является существенной составляющей в суммарной стоимости доставки. С 1997 по 2004 гг. объемы контейнерных перевозок в развивающихся государствах Азии за исключением Китая, Тайваня и Японии, возросли почти в 2 раза. Наиболее существенно выросли контейнерные перевозки через морские порты Республики Корея – в 2,5 раза, Малайзии – в 4 раза, Омана – в 23 раза, Индии – в 2,9 раза и Ирана – в 4,8 раза (табл. 1.22). В 2004г. прирост переработки контейнеров в развивающихся странах составил по отношению к 2003г. 10%.

Таблица 1.22. Грузопотоки контейнеризированных грузов через порты развивающихся государств Азии, тыс. ДФЭ в год

	1997	1999	2001	2002	2003	2004	2004/1997,%
Гонконг (Китай)	14567	16210	17900	19144	20449	21984	150,9
Сингапур	14135	15944	15520	16986	18441	21311	150,8
Республика Корея	5637	7014	9827	11720	12993	14299	253,7

Малайзия	2841	3942	6225	8752	10072	11264	396,5
ОАЭ	4191	4930	5082	5872	6956	8662	206,7
Индонезия	2402	2660	3902	4540	4560	5667	235,9
Таиланд	2205	2892	3387	3799	4410	4856	220,2
Индия	1461	1954	2765	3208	3916	4267	292,1
Филиппины	2511	2813	3091	3325	3469	3673	146,3
Саудовская Аравия	1297	1448	1677	1959	2440	3186	245,6
Оман	109	773	1332	1415	2247	2516	2308,3
Вьетнам	-	-	-	1772	2196	-	-
Шри-Ланка	1687	1704	1727	1765	1959	2221	131,7
Иран	254	320	618	806	1148	1221	480,7
Бангладеш	300	392	-	584	625	-	-
Пакистан	608	696	879	227	333	1101	181,1
Бахрейн	110	122	-	155	166	193	175,5
Катар	-	-	-	118	164	190	-
В целом по группе развивающихся стран Азии	54315	63814	73932	86147	96544	106611	196,3

Источник: ЮНКТАД [8]

Таблица 1.23. Контейнерные терминалы морских портов, в направлении Европа-Азия, млн. ДФЭ в год

* Порт (государство)	2003	2004	2005	2005/2003,%
1 Сингапур	18,41	20,60	23,19	126,0
2 Гонконг, Китай	20,82	21,93	22,43	107,7
3 Шанхай (КНР)	11,37	14,57	18,04	158,7
4 Шеньжень (КНР)	10,70	13,65	16,20	151,4
5 Пусан (Республика Корея)	10,37	11,43	11,84	114,2
6 Каошинг (КНР)	8,81	9,71	9,47	107,5
7 Роттердам (Нидерланды)	7,10	8,30	9,30	131,0
8 Гамбург (ФРГ)	6,14	7,03	8,05	131,1
9 Дубай (ОАЭ)	5,15	6,43	7,62	148,0
12 Антверпен (Нидерланды)	5,44	6,06	6,48	119,1
13 Циндао (КНР)	4,24	5,14	6,31	148,8
14 Порт Келанг (Малайзия)	4,80	5,24	5,54	115,4
15 Нингбо (КНР)	2,77	4,00	5,19	187,4
16 Тяньжин (КНР)	3,01	3,81	4,81	159,8
18 Гуанджоу	2,76	3,31	4,68	169,6
19 Танжунг Пелепас (Индонезия)	3,50	4,02	4,17	119,1
20 Лаем Чабанг (Малайзия)	3,18	3,62	3,81	119,8

Источник: ЮНКТАД [8]

\* Мировой рейтинг

Крупнейшим мировым портом по переработке контейнеризированных грузов является Сингапур – в 2005г. в нем было переработано 23,2 млн. контейнеров. С небольшим отставанием от него следует порт Гонконг – 22,4 млн. контейнеров. На 1 янв. 2006г. 14 из 20 крупнейших мировых контейнерных портов располагались в Азии (8 из них в Китае) и 3 в Европе (табл. 1.23). Наиболее интенсивно развиваются контейнерные порты в КНР. Только за последние 3г. переработка контейнеров в китайских портах Шанхай выросла на 59%, Шеньжень – на 51%, Циндао – на 48%, Тяньжин – на 60%. Китайский порт Гуанджоу переработал в течении 2005г. 4,68 млн. контейнеров, вошел в рейтинг 20 крупнейших мировых морских контейнерных портов, вытеснив из него японский Токио.

Отставание в развитии инфраструктуры контейнерных терминалов по сравнению с темпами прироста контейнеропотоков в 2005г. приводило к задержкам в морских портах. Другими факторами, негативно сказавшимися на работе контейнерных портов стали трудовые конфликты и забастовки докеров, а также природные катаклизмы, в частности цунами, поразившее страны Юго-Восточной и Южной Азии в дек. 2004г.

Признавая необходимость дальнейшего развития инфраструктуры контейнерных терминалов в морских портах правительства заинтересованных

стран, а также коммерческие компании содействовали привлечению масштабных инвестиций в их развитие.

Китайский порт Шанхай инвестировал 250 млн.долл. для строительства пяти новых причалов, что позволило ему уже с 2005г. принимать суда вместимостью 6000 ДФЭ. Продолжается также строительство новых мощностей в порту Янгшень (Yangshan), расположенного в дельте реки Янцзы и рассчитанного на пропускную способность до 3 млн. ДФЭ в год. В июне 2004г. северный китайский порт Далянь (Dalian) подписал стратегическое соглашение с компаниями AP Terminals, Cosco Pacific and PSA, направленное на развитие этого порта. В сент. 2004г. достигнуто также Соглашение об инвестировании 350 млн.долл. в развитие порта Шиаминь (Xiamen). Инвестиции в 500 млн.долл. США предполагается также направить на развитие нового контейнерного терминала в порту Кочи на юге Индии.

Общепризнанна роль, которую играют в контейнерных перевозках международные операторы, занимающиеся обработкой грузов в портах. Эти компании обрабатывают значительный поток контейнеризированных грузов и стремятся предлагать стандартные услуги международным судоходным компаниям, осуществляющим линейные перевозки.

Значительный финансовый оборот международных операторов, занимающихся обработкой грузов, позволяет им использовать свои финансовые ресурсы и прибегать к займам на финансовых рынках для финансирования развития портового хозяйства.

Продолжаются процессы по консолидации бизнеса перевозчиков и терминальных компаний. Высокие ставки на перевалку контейнеров, достигающие 25% от расходов транспортных компаний заставляют транспортные компании покупать доли в контейнерных терминалах. В частности, крупный морской перевозчик контейнерных грузов A.P.Moller-Maersk Group является также международным оператором, занимающимся обработкой грузов и эксплуатирует специализированные терминалы, обслуживающие его мировую сеть перевозок.

По мнению перевозчиков, производительность стивидорных компаний не очень высока. По расчетам судоходной компании CMA CGM, если бы производительность составляла не 60, а 120 контейнеров в час, то это позволило бы ей на перевозках с Дальнего Востока в страны Северной Европы ежегодно выводить из транспортного цикла одно судно.

Морской транспорт не может обеспечить доставку грузов «от двери до двери». Наиболее отчетливо это видно на примере торговли КНР с Европейским Союзом и США. Автомобильными и по железной дороге экспортные контейнерные грузы подвозят со всего Китая к морским портам, расположенным на востоке и юго-востоке страны, и перегружают на морские суда, которые следуют южным морским маршрутом через Сингапур, Индийский океан, Красное море, Суэцкий канал, Средиземное море, Гибралтар, Атлантический океан, пролив Ла-Манш в крупнейшие европейские порты Германии и Нидерландов. Затем вновь происходит перегрузка на автомобильный транспорт, и грузы развозятся к конкретным европейским по-

ребителям. Морской вариант доставки грузов занимает по общей продолжительности (включая подвоз к портам и хранение в них) от 6 до 8 недель.

Несмотря на то, что морские варианты доставки грузов из Китая в Европу и США относительно недороги за счет избытка провозных способностей эксплуатируемых океанских контейнеровозов, тем не менее, целый ряд проблем инфраструктурного характера существенно сдерживают торговлю. В первую очередь, это проблема перегруженности морских портов, автомобильных и железнодорожных подходов к ним, а также пропускных способностей контейнерных терминалов. Наиболее остро эта проблема стоит в Китае, что вынуждает его вкладывать огромные инвестиции в строительство новых мощностей по переработке контейнеров в существующих и новых морских портах. Недостаточная пропускная способность морских портов приводит к увеличению суммарного времени доставки контейнеров из Китая в Европу и США.

Вторая проблема, которая также оказывает влияние на суммарное время и стоимость доставки контейнеров, — пропускная способность Суэцкого и Панамского каналов. Через Панамский канал проходит часть грузопотока из Китая в направлении Восточного побережья США, где расположены крупнейшие центры потребления китайских товаров. Использовать Панамский канал приходится из-за недостаточной глубокководности и перерабатывающей способности морских портов Западного побережья США. Эти каналы, особенно Суэцкий, всегда находились в зоне политических рисков. Очевидно, что эскалация напряженности на Ближнем Востоке и, в частности, противостояния США-Иран или Иран-Израиль могут привести к перебоям функционирования Суэцкого канала, что является огромным риском для торговли между Китаем и Европейским Союзом.

В результате, в последние годы оживился интерес к использованию альтернативных видов транспорта для перевозок на направлении Азия — Европа. С появлением тяжелых дальнемагистральных самолетов стали возможными воздушные перевозки, в основном очень дорогих или срочных грузов. Активизировались усилия по восстановлению железнодорожных перевозок по транспортным коридорам. Прогресс в автомобилестроении, а также успешное развитие сети автодорог содействовали развитию новой и весьма перспективной формы доставки грузов в евроазиатских сообщениях — автомобильным транспортом. Каждый из видов транспорта имеет определенную «рыночную» нишу и свой «потолок» развития.

Перевозки контейнеризированных грузов между Азией и Европой могут осуществляться четырьмя видами транспорта — морским, железнодорожным, автомобильным и воздушным, а также по комбинированной железнодорожно-морской схеме. Рынок перевозок грузов на евроазиатских направлениях функционирует в условиях жесткой конкуренции, как между отдельными видами транспорта, так и между судоходными и авиакомпаниями, железнодорожными направлениями, проходящими по территории различных государств. Одной из характерных особенностей рынка перевозок на этом направлении является, в целом, превышение предложения провозных

мощностей над спросом со стороны грузовладельцев, что способствует усилению конкурентной борьбы за грузы. В этих условиях создание условий для привлечения транзитных грузопотоков на наземные транспортные коммуникации превращается в одну из важнейших задач транспортной политики, решение которой должно осуществляться как на национальном уровне, так и в рамках международных организаций и реализуемых ими проектов по развитию евроазиатских транспортных связей.

С учетом этого ниже рассмотрены основные маршруты альтернативных видов транспорта, которые связывают Европу и Азию в настоящее время (или планируются к вводу в среднесрочной перспективе).

#### **Железнодорожные маршруты**

Существует 4 основных (действующих и потенциальных) железнодорожных варианта доставки грузов между Азией и Европой. Три из них расположены в широтном направлении, один – в меридиональном:

- **Северный** – соответствует российской Транссибирской железнодорожной магистрали с ответвлениями («Северный луч» Трансазиатской железной дороги по классификации ЭСКАТО ООН);

- **Южный** – соединяет Сингапур и Индокитай через Южную Азию и Турцию с Европой («Южный луч» Трансазиатской железной дороги по классификации ЭСКАТО ООН);

- **Центральный** – соединяет Китай через Казахстан, Центральную Азию, Иран и Турцию с Европой («Центральный коридор»);

- **Север-Юг** – соединяет Северную и Северо-западную Европу через территорию Российской Федерации с Ираном и странами Персидского залива (а также Индией);

- **ТРАСЕКА** – транспортный коридор Европа-Кавказ-Азия, выделяемый в качестве самостоятельного евроазиатского транспортного коридора хотя в его состав не входят коммуникации КНР и других восточно-азиатских государств.

В соответствии с Декларацией Второй международной евроазиатской конференции (Санкт-Петербург, 2000г.) было зафиксировано четыре евроазиатских транспортных коридора (путем совмещения «Центрального» и «Южного» лучей и самостоятельного выделения ТРАСЕКИ) (рис. 1.17): «Транссиб», «Трасека», «Южный», «Север-Юг».

Ниже приводится краткая характеристика транспортных коммуникаций, входящих в каждый из названных евроазиатских транспортных коридоров.

На территории России, Белоруссии и Украины два из этих направлений («Транссиб» и «Север-Юг») смыкаются с сетью панъевропейских коридоров (№№ 2, 3, 5 и 9) и образуют сухопутные транспортные мосты с высокой пропускной способностью и техническим уровнем.

**Коридор «Север-Юг».** Сухопутная часть коридора «Север-Юг», проходящая по Российским железным дорогам от границы с Финляндией до Каспийского моря, составляет около 3 тыс. км и на северном участке совпадает с МТК №9. От этого магистрального направления имеются выходы на страны Балтийского региона, Украину, Белоруссию, а через них на сеть железных дорог Восточной и Западной Европы.

Основное направление коридора: Финляндия-СПБ-Москва-Астрахань-Каспийское море-Иран-страны Персидского залива/Индия.

Основной железнодорожный маршрут: Буловская (граница с Финляндией)-СПБ-Москва-Рязань-Мичуринск-Ртищево-Саратов-Волгоград/Урбах-Верхний Баскунчак-Астрахань.

Ответвления:

- СПБ-Волховстрой-Петрозаводск-Мурманск;

- Шестеровка (Белоруссия)/Понятовка (Россия)-Брянск-Орел-Елец-Мичуринск;

- Москва-Ярославль-Вологда-Коноша-Архангельск;

- Мичуринск-Лиски-Лихая-Ростов-Краснодар-Новороссийск/Туапсе-Сочи-Веселое (Россия)/Гантиади (Грузия);

- Рязань-Рузаевка-Сызрань-Самара-Оренбург-Канисай (Россия)/Илецк I (Казахстан);

- Успенская (граница России с Украиной)-Марцево/Таганрог-Ростов на Дону-Тихорецкая-Кавказская;

- Урбах-Озинки (Россия)/Семиглавый Мар (Казахстан);

- Краснодар-Кавказская-Армавир-Минеральные Воды-Прохладная-Беслан/Червленая-Махачкала;

- Астрахань-Аксарайская (граница с Казахстаном);

- Астрахань-Махачкала-Самур (граница с Азербайджаном).

Проводятся работы по созданию необходимой инфраструктуры для освоения растущих перевозок по этому маршруту. В 2004г. российская железнодорожная компания – ОАО РЖД за счет собственных средств построило железнодорожную линию, соединившую новый международный порт Оля на Каспийском море с общей сетью железных дорог России. Сформирован также новый интермодальный маршрут, по которому организована регулярная доставка контейнерных грузов в Иран.

При транспортировке транзитных грузов по МТК «Север-Юг» время их доставки по сравнению с морским маршрутом через Суэцкий канал сокращается в 1,5-2 раза.

ОАО РЖД совместно с Иранскими и Азербайджанскими железными дорогами реализует проект по формированию прямого сухопутного сообщения по западному побережью Каспийского моря со строительством новой линии Казвин-Решт-Астара на территории Ирана с выходом на железные дороги Азербайджана и России.

Рассматривается также вопрос возобновления прямого железнодорожного сообщения через Республику Закавказья с дальнейшим выходом на маршрут коридора «Север-Юг».

В комплексе мероприятий по развитию железнодорожной инфраструктуры на направлении предусматривается: развитие станций Санкт-Петербургского узла; электрификация участков Кочетовка-Ртищево и Трубная-Аксарайская; строительство вторых главных путей на участках Волгоград-Ахтуба, Саратов-Петров Вал и в Астраханском узле, а также двухпутных вставок на участке Трусово-Яндыки; строительство второго мостового перехода через р.Бузан в районе Астрахани; обустройство железнодорожного пункта пропуска Самур (ст. Дербент).

Особое значение придается повышению качества перевозок транзитных грузов.

Эффективное развитие контейнерных перевозок по коридору «Север-Юг» сдерживается из-за отсутствия прямого железнодорожного соединения по берегу Каспийского моря. Естественным конкурентом коридора «Север-Юг» при доставке грузов из Ирана в Европу будут выступать ТРАСЕКА и особенно — турецкий участок евроазиатского коридора «Южный».

**Коридор «Транссиб».** В обеспечении транспортных связей между Европой и Азией важную роль играет Транссибирская магистраль, являющаяся естественным продолжением Международного транспортного коридора №2. Этот сухопутный маршрут имеет наименьшее количество пограничных переходов, что значительно упрощает продвижение грузов от дальневосточных портов в страны Евросоюза.

Основное направление коридора: Берлин (Германия)-Варшава (Польша)-Минск (Белоруссия)-Москва-Екатеринбург-Владивосток/Находка.

Основной железнодорожный маршрут: Красное (граница с Белоруссией)-Москва-Нижегород/Казань-Екатеринбург-Тюмень/Курган-Омск-Новосибирск-Тайшет-Улан-Удэ-Хабаровск-Владивосток/Находка.

Ответвления:

- Котельнич-Вологда-Волховстрой-СПБ;
- Курган-Челябинск-Уфа-Самара-Сызрань-Пенза-Ртишево-Лиски-Соловей (граница с Украиной);
- Пермь-Кудымкар -Сыктывкар-Архангельск-Беломорск;
- Волгоград-Лихая-Плешаково (граница с Украиной);
- Тайшет-Тында-Комсомольск на Амуре-Ванино;
- Сызрань-Саратов-Волгоград-Тихорецкая-Краснодар-Новороссийск;
- Хабаровск-Комсомольск на Амуре;
- Курган-Казахстан (Петропавловск-Астана);
- Улан-Удэ-Наушки (граница с Монголией);
- Карымская-Забайкальск (граница с Китаем);
- Владивосток-Хасан (граница с КНДР).

За 2005г. суммарный объем перевозок внешне-торговых грузов по Транссибирской магистрали составил более 70 млн.т., в т.ч. транзит — свыше 2 млн.т., экспорт — 65 млн.т., импорт — 3,1 млн.т. Основной объем российских экспортных грузов в 2005г. перевозился по Транссибу в Китай (52,4%) и Японию (26,9%). В импортном грузопотоке преобладали грузы из Китая (53,5%), Республики Корея (18,8%), Австралии (12,8%). Вместе с тем структура перевозимых по Транссибу экспортных грузов в 2005г. была характерна для железнодорожного транспорта: лесные грузы (30%), каменный уголь (24%), нефтяные грузы (21%), черные металлы (11%), все остальные грузы — 14%. В импортном направлении удельный вес остальных грузов составил 13%. Таким образом контейнеризованные грузы между Китаем и Россией также зачастую перевозились морским транспортом, а динамика привлечения этих грузов на железнодорожный транспорт была весьма низкой. С увеличением ставок тарифов на транзитные контейнерные перевозки с 2006г. ожидается спад железнодорожных перевозок контейнеров по евроазиатскому транспортному коридору «Транссиб».

В то же время продолжается глубокая модернизация железных дорог Восточной Сибири и Забайкалья, которая позволит обеспечить значительный прирост объемов грузоперевозок в сообщении с Китаем. Реализация этого проекта станет важным шагом в повышении надежности сухопутного моста между Европой и Азиатско-Тихоокеанским регионом.

ОАО РЖД было принято решение об увеличении к 2007г. провозной способности участка Карымская — Забайкальск до 28 млн.т. грузов назначением в Китай. Учитывая это прогнозируемое значительное увеличение объемов перевозок, в 2007г. предусматривается завершить комплексную реконструкцию участка Карымская-Забайкальск, включающую строительство вторых главных путей, электрификацию участка и удлинение приемо-отправочных путей на станциях. Существенное развитие получает пограничная станция Забайкальск.

При условии формирования Транскорейской магистрали и организации перевозок контейнеров в сообщении Республика Корея-Европа будет проведена реконструкция пограничной станции Хасан.

**Евроазиатский транспортный коридор «Южный».** Южное ответвление Международного евроазиатского транспортного коридора Южный совпадает практически на всем протяжении с «Южным лучом» Трансазиатской железной дороги (ТАЖД), которая включена в Проект ЭСКАТО ООН по развитию наземной инфраструктуры транспорта в Азии (ALCID).

Главными задачами его развития являются создание «коридора развития» для многих стран Южной Азии, облегчения доступа в морские порты и развитие международных перевозок, а также организация доставки контейнеров из Южной Азии в Европу.

Странами-участницами южной ветви евроазиатского коридора «Южный» являются Бангладеш, Вьетнам, Индия, Исламская Республика Иран, Камбоджа, Малайзия, Мьянма, Пакистан, Сингапур, Таиланд и Турецкая Республика (рис. 1.18).

Основной маршрут коридора:

Стамбул-Анкара-Малатья-Ван (Турецкие государственные железные дороги)Раии-Суфиан-Тегеран-Тегеран-Бафк-керман-Захедан-Мирджаве (Железные дороги Исламской Республики Иран)-Кох-и-Гафтан-Спезанд-Рохри-Лодран-Ханевал-Лахор (Пакистанские железные дороги)-Армитсар-Нью-Дели-Канпур-Илахабад-Гая- Калькутта-Гедде (Индийские железные дороги)-Дакка-Шахбазпур (Железные дороги Бангладеш)-Тамму-Гангау-Мандалай-Баго-Танбьюзайат (Железные дороги Мьянмы)-Фри-Пагода-Пасс-Намток-Бангкок (Государственные железные дороги Таиланда).

Коридор «Южный» в части «Южного луча» не функционирует на всем протяжении из-за:

- наличия недостроенных участков на территории Ирана (участок Керман-Захедан), а также Мьянмы и Таиланда;
- закрытой границы и отсутствия сквозного движения на Индийско-Пакистанской границе вследствие политической напряженности между двумя странами;
- разноколейности железных дорог (Иран и Турция — 1435 мм, Пакистан и Индия — 1676 мм, Мьянма и Таиланд — 1000 мм).



«Южное ответвление» евроазиатского коридора «Южный» не конкурирует с коридором «Транссиб».

Центральное ответвление Международного евроазиатского транспортного коридора Южный совпадает на южном участке с «Южным лучом» Трансазиатской железной дороги (ТАЖД), а на восточном участке (от Достыка до Ланьюньгана) с «Северным лучом» ТАЖД.

Странами-участницами центральной ветви евроазиатского коридора «Южный» являются Исламская Республика Иран, Казахстан, Китай, Турецкая Республика, Узбекистан, Туркменистан.

Основной маршрут коридора: Стамбул-Анкара-Малатья-Ван (Турецкие государственные железные дороги)-Раии-Суфиан-Тебриз-Тегеран-Фариман-Серахс (Железные дороги Исламской Республики Иран)-Теджен-Чарджоу (Государственная железная дорога Туркменистана)-Бухара-Самарканд-Ташкент (Государственно-акционерная железнодорожная компания «Узбекские железные дороги»)-Чимкент -Алматы-Актогай-Достык (национальная компания «КазахстанТемір Жолы»)-Урумчи-Ланчжоу-Чженчжоу-Ляньюньган (Китайские железные дороги).

В части «Центрального луча» евроазиатского коридора «Южный» предпринимаются усилия по его реконструкции и повышению потенциальной пропускной способности. Препятствием для устойчивого функционирования коридора является необходимость нескольких перестановок вагонных тележек из-за разноколейности железных дорог в Китае, Иране и Турции с одной стороны, Казахстане и странах Центральной Азии – с другой. Важным шагом в этом направлении стали межгосударственные договоренности между Китаем и Казахстаном о сооружении на территории последнего железнодорожной магистрали стандартной европейской колеи – **Трансказахстанской железнодорожной магистрали (ТКЖМ)** шириной колеи 1435 мм, которая соединит страны Азиатско-Тихоокеанского региона с основными рынками сбыта в Европе, с Россией и странами Ближнего Востока и позволит значительно увеличить пропускную способность трансконтинентальных транспортных коридоров.

Основными предпосылками к этому служат бесперегрузочная технология перевозки; использование европейского стандарта колеи на всем протяжении маршрута «Достык (Казахстан) – Горган (Иран)»; привлечение нового транзитного грузопотока в сообщении ЮВА – Европа и ЮВА – Ближний Восток; сокращение количества участников перевозочного процесса; сокращение расстояния транспортировки грузов в сообщении Европа-Китай-ЮВА и обратно; обеспечение дополнительного прямого выхода на Европу из Китая и стран Юго-Восточной Азии.

Общая стоимость строительства Трансказахстанской железнодорожной магистрали составит 3,5 млрд.долл. Протяженность строящейся линии европейского стандарта составит 3083 км. по территории Казахстана, 770 км. – по территории Туркменистана и 90 км. – по территории Ирана. Ориентировочный срок строительства составит пять лет.

Строительство новой линии предполагает увеличение пропускной способности до 40 млн. тонн.

«Центральный луч» «Южного» коридора может конкурировать с «Транссибом» при доставке грузов из КНР в страны ЕС.

**Евроазиатский транспортный коридор ТРАСЕКА.** Идея реализации проекта (TRACECA, TRANsport Corridor Europe-Caucasus-Asia) впервые была озвучена на конференции в Брюсселе в мае 1993г. при участии 8 республик бывшего СССР – Азербайджана, Грузии, Армении, Казахстана, Туркменистана, Узбекистана, Киргизии, Таджикистана [2]. Поддержку проекту оказал Европейский Союз, финансирующий через программу ТАСИС его основные мероприятия, а также Соединенные Штаты Америки, которые официально признали его как альтернативу российским транспортным коммуникациям (на проведенной в апр. 1999г. в Вашингтоне в рамках празднования 50-летия НАТО специальной встречи по проекту ТРАСЕКА).

Коридор ТРАСЕКА трактуется как современная модификация одного из направлений Великого шелкового пути, идея возрождения которого приобрела в государствах Центральной Азии особую популярность после распада СССР.

Официальный маршрут ТРАСЕКИ: порты Западного побережья Черного моря (Стамбул, Констанца, Варна, Одесса)-переправа через Черное море-Поти (Грузия)-Тбилиси-(Ереван)-Баку-переправа через Каспийское море-Туркменбаши-Байрам-Самарканд-Ташкент-Чимкент-Бишкек-Алмата-Достык

Связь ТРАСЕКИ с европейской транспортной системой осуществляется через:

а) порт Стамбул (выход на Пан-европейский МТК №4); б) порт Констанца (МТК №4); в) порт Варна (МТК №8); г) порт Одесса (МТК №9); д) реку Дунай (МТК №7).

С азиатскими транспортными сетями коридор ТРАСЕКА связан через казахстано-китайскую пограничную станцию Достык.

Характеристики транспортного коридора ТРАСЕКА представлены в табл. 1.24, а также на рис. 1.19.

Существуют разные точки зрения в отношении перспектив реализации программы создания транспортного коридора ТРАСЕКА между Европой и Восточной Азией через Китай, Казахстан, Среднюю Азию, Каспий, Кавказ и Черное море.

Таблица 1.24. Техничко-экономические характеристики

транспортного коридора ТРАСЕКА (ж/д составляющая)

Общая протяженность .....	Стамбул – Достык – 7128 км
	Констанца – Достык – 7120 км
	Варна – Достык – 7168 км
	Одесса – Достык – 7067 км
	Устье Дуная – Достык – 7057
Количество пунктов перевалки с моря на наземные виды транспорта и обратно .....	4
	Варна (Констанца, Одесса), Поти, Баку, Туркменбаши (Актау)
Количество пунктов смены колесных пар .....	2
	между европейскими и грузинскими железными дорогами, а также на ст. Достык
Протяженность железных дорог .....	5113 км
- электрофицированных .....	1005 км
- двухпутных .....	1456 км
- однопутных .....	2298 км
- с шириной колеи 1520 мм .....	5113 км
- недостроенных участков .....	0 км

Недостатками евроазиатского коридора ТРАСЕКА в его железнодорожной части являются:

- наличие сразу двух водных участков (Черное и Каспийское моря), что требует функционирования паромных переправ;

- разная ширина колеи в странах-участницах (требуется как минимум две перестановки вагонных тележек);

- отсутствие выхода коридора в Восточную Азию.

Естественным конкурентом (на ряде участков – дополнением) ТРАСЕКИ является «Центральный луч» евроазиатского коридора «Южный». По оценкам экспертов модернизация транспортных коммуникаций на территории Турции обеспечит в будущем более высокие пропускную способность и скорость доставки грузов между Центральной Азией и Южной Европой.

#### Автодорожные маршруты

С вступлением в силу 4 июля 2005г. Межправительственного Соглашения о сети Азиатских автомобильных дорог, подписанного странами-членами ЭСКАТО ООН в 2004г. в Шанхае, положено начало созданию устойчивых автодорожных связей между Азией и Европой. Новое Соглашение было изначально (на этапе подготовки) гармонизировано с соответствующим Европейским Соглашением о важнейших международных автомагистралях (СМА), что должно обеспечить совместимость стандартов сетей «Е» и «АН» и стыковку европейских и азиатских автодорожных сетей. Характеристика автодорожных маршрутов между Европой и Азией приведена в Главе 3.

#### Воздушный транспорт

Неоспоримыми преимуществами воздушного транспорта при перевозке грузов между Европой и Азией являются самая высокая скорость доставки (несколько часов), возможность доставки «из точки в точку», а также высокое качество перевозок (точность, сохранность, безопасность).

Общемировой тенденцией на протяжении нескольких десятилетий является значительное опережение темпов роста грузовых перевозок по сравнению с пассажирскими на воздушном транспорте мира, что отражается на структуре перевозочной работы мировой гражданской авиации.

Помимо факторов общеэкономического характера на развитие рынка грузовых авиаперевозок повлияли использование и внедрение в широком масштабе достижений научно-технического прогресса, изменения в структуре перевозок и парке воздушных судов, эволюция международной торговли, расширение освоения труднодоступных районов земли, изменение условий энергопотребления, ужесточение экологических требований.

Клиентура, пользующаяся услугами воздушного транспорта при перевозках различных видов грузов, уделяет особое внимание таким качественным характеристикам, как скорость доставки, надежность и регулярность сообщения, сохранность грузов. Многие промышленные фирмы рассматривают авиатранспорт как важнейший элемент эффективной системы сбыта своей продукции. Авиакомпании прилагают немалые усилия, чтобы поддержать свой престиж: постоянно искивают возможность для ускорения обработки грузов в аэропортах и сокращения задержек.

Значительное внимание уделяется вопросам сокращения времени наземной обработки грузов, которое нередко достигает 90-93% общего времени доставки грузов до потребителей.

В результате массового внедрения в эксплуата-

цию крупных широкофюзеляжных самолетов несколько изменился характер перевозимых грузов, вес и объем которых сейчас в меньшей степени мотивируются размерами самолетов.

Грузы, перевозимые воздушным транспортом – наиболее ценная часть продукции различных отраслей экономики. По оценкам специалистов, **на воздушном транспорте средняя стоимость одной тонны груза в 100-150 раз превышает среднюю стоимость грузов морского транспорта и составляет 10-15 тыс.долл.**

Номенклатура перевозимых по воздуху грузов довольно обширна: здесь и продукция машиностроения, металлообработки и приборостроения, запасные части и разнообразное оборудование, радиоэлектронная аппаратура, изделия точной механики и оптики, химикаты и фармацевтические товары, одежда и обувь, свежие овощи, фрукты и цветы, золото, пушнина и многое другое.

Динамика грузовых перевозок воздушным транспортом зависит не только от факторов общеэкономического и социального характера, но и от технико-эксплуатационных показателей используемых воздушных судов и состояния наземной материально-технической базы воздушного транспорта, организации самого перевозочного процесса, степени взаимодействия и координации работы различных видов транспорта, уровня развития международной торговли и контейнеризации перевозок, эффективность таможенных процедур.

Контейнеризация. Ведущие авиакомпании перевозят в контейнерах свыше половины всех грузов; ставится задача в перспективе довести долю таких перевозок до 80%. Применяются различные формы и виды контейнеров; складные и разборные, коробчатые (из стекловолокна), контейнеры для перевозок скота и т.д. На воздушных линиях большой протяженности, каковыми являются евроазиатские маршруты, подтверждена существенная эффективность использования крупных контейнеров (длиной 6 м.) на самолетах Боинг-747 по сравнению с 3-метровыми контейнерами.

Авиакомпании строят всю цепочку процесса транспортировки с расчетом на контейнеры международного стандарта, прежде всего крупнотоннажные облегченного типа.

Контейнеризация и пакетизация перевозок, способствуя ускорению и удешевлению доставки грузов, достижение лучшей их сохранности, обеспечивается благодаря внедрению комплексного оборудования, механизмов и приспособлений; погрузчиков контейнеров, аэродромных специальных контейнеров, самоходных подъемников, подъемно-комплектовочных столов, тракторов и тележек, специальных самоходных погрузчиков длинномерных и тяжеловесных грузов, системы контейнеров и транспортеров.

Существует три группы авиационных маршрутов доставки грузов между Европой и Азией:

1. Южные маршруты (Европа-зона Персидского Залива-Южная Азия-Восточная / Юго-Восточная Азия)

2. Маршруты по северным трассам, проходящим через Северный ледовитый Океан (пролет над открытым морем является свободным в соответствии с международным правом)

3. Трассы, проходящие над территорией Российской Федерации (трансасиатские, транссибирские и трансполярные), являющиеся самыми короткими по сравнению с первыми двумя вариантами.

В Европе и в Азии сформировалась сеть хабов (узлов) аэропортов, в которых концентрируется переработка грузов, перевозимых на трансконтинентальных маршрутах. Одним из крупнейших аэропортов-хабов традиционно являются Гонконг, Сеул, Ханеда и Нарита (Токио) и др. В последние годы активно растет грузооборот крупнейших китайских аэропортов, таких как Шанхай, Пекин.

Впервые идея создания более коротких и дешевых континентальных маршрутов через Евразию возникла в 60г., когда осложнилась ситуация в зоне Суэцкого канала. ЭСКАТО ООН выдвинула инициативу по созданию глобального проекта на-

земного евроазиатского маршрута (железнодорожного и автомобильного) от Сингапура до Лондона.

В 90г. эта идея трансформировалась в три новых широтных коридора проекта ALPID под эгидой ЭСКАТО ООН. Другие масштабные инициативы были сформулированы Евросоюзом: разработка проектов ТРАСЕКА и панъевропейских («критские») транспортных коридоров, принятых в 1994г. при участии ЕЭК ООН на 2 Общевропейской транспортной конференции.

### 2.1. ОРГАНИЗАЦИЯ ОБЪЕДИНЕННЫХ НАЦИЙ

В Декларации тысячелетия Организации Объединенных Наций, принятой главами государств и правительств 8 сент. 2000г., был поставлен ряд целей в области развития, для реализации которых необходимо, создать благоприятные условия на национальном и международном уровнях.

## Глава 2. Деятельность международных организаций по развитию транспортных связей Европа-Азия

Стремительное развитие экономики целого ряда стран азиатского континента и новые возможности для развития межрегиональной торговли стимулируют географическую диверсификацию транспортно-экономических связей. Это, в свою очередь превращает не имеющие выхода к морю страны в «связующие звенья» для транзита своих соседей. Страны транзита могут получить пользу от действий по повышению эффективности транзитной торговли и перевозок.

Алма-Атинская конференция министров стала первым глобальным мероприятием высокого уровня для решения особых проблем и удовлетворения потребностей не имеющих выхода к морю развивающихся стран в целях их эффективной интеграции в глобальную экономику путем создания эффективных систем транзитных перевозок как в развивающихся странах, не имеющих выхода к морю, так и в развивающихся странах транзита. Конференция приняла Алма-Атинскую программу действий «Удовлетворение особых потребностей развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, в новых глобальных рамках для сотрудничества в области транзитных перевозок между не имеющими выхода к морю развивающимися странами и развивающимися странами транзита», а также Алма-Атинскую декларацию. **Алма-Атинская программа действий четко определяет важную роль региональных комиссий ООН в деле создания межрегиональных (евроазиатских) транспортных коридоров и принятия общих правил и стандартов.**

Общая цель Алма-Атинской программы действий заключается в налаживании партнерства для преодоления особых проблем развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, которые вызваны отсутствием территориального доступа к морю, а также их удаленность и изоляцией от глобальных рынков. Она устанавливает несколько целей и задач в пяти приоритетных областях, где необходимо принимать конкретные меры для создания эффективных транспортных систем с учетом связей между транспортом, международной торговлей и экономическим ростом [96].

В докладе Алма-Атинской конференции говорится о том, что **эффективную систему транзитных**

**перевозок можно создать лишь на основе подлинного партнерства между развивающимися странами, не имеющими выхода к морю, и развивающимися странами транзита и их партнерами по процессу развития, а также на основе партнерства между государственным и частным секторами. Такие партнерские отношения должны строиться на основе взаимных выгод, вытекающих из конкретных мер, которые основные заинтересованные стороны договорились предпринимать в контексте принятой Программы действий в целях создания эффективных систем транзитных перевозок.**

Международное сообщество, в т.ч. учреждения, занимающиеся вопросами финансирования и развития, и страны-доноры должны оказывать финансовую и техническую поддержку этим странам, с тем чтобы они могли эффективно решать свои проблемы и удовлетворять свои потребности в области организации транзитных перевозок.

Для обеспечения эффективности систем транзитных перевозок необходимо стимулировать создание в развивающихся странах, не имеющих выхода к морю, и развивающихся странах транзита административно-правовых и макроэкономических условий, благоприятствующих разработке эффективной политики и мобилизации ресурсов, а также создавать механизмы сотрудничества между этими странами. **Чтобы добиться внедрения эффективной стратегии улучшения систем транзитных перевозок, на региональном, субрегиональном и двустороннем уровнях должны быть приняты меры по эффективному решению проблем транзита, способные повысить безопасность транзитных перевозок и обеспечить существенную экономию, обусловленную эффектом масштаба, что особенно важно для развивающихся стран, не имеющих выхода к морю.**

Необходимо учитывать роль частного сектора. Будучи одновременно поставщиком и потребителем услуг в области транзитных перевозок, частный сектор является влиятельным фактором в жизни общества и должен выступать важным участником процесса развития инфраструктуры и производственного потенциала в развивающихся странах, не имеющих выхода к морю, и развивающихся странах транзита.

Важную роль в успешном решении конкретных проблем налаживания транзитных перевозок из развивающихся стран, в них и через них может играть **региональная и субрегиональная интеграция**.

Инициативы в области региональной интеграции будут способствовать расширению участия развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, и развивающихся стран транзита в глобальной экономике, более справедливому распределению преимуществ глобализации и сдерживанию ее негативных последствий.

### Приоритеты

#### Приоритетное направление 1. Основополагающие вопросы политики в области транзитных перевозок

Важно, чтобы развивающиеся страны, не имеющие выхода к морю, и развивающиеся страны транзита анализировали и, при необходимости, пересматривали свою нормативную базу с целью:

- открытия возможностей для более активного участия частного сектора;
- осуществления преобразований в целях более полного учета поставщиками транспортных услуг потребностей пользователей;
- повышения транспарентности транзитного и пограничного регулирования;
- внедрения оптимизированных административных процедур;
- упрощения пограничного контроля и процедур;
- поощрения использования информационных технологий;
- унификации программ подготовки кадров.

Транспортные стратегии и программы, особенно связанные с регулированием транспортных операций или созданием новых крупных элементов инфраструктуры, должны обеспечивать полный учет экологических аспектов и потребностей в области развития, чтобы добиться устойчивого развития на местном и глобальном уровнях.

**Главными инструментами обеспечения согласования, упрощения и стандартизации норм и документации являются международные конвенции по транспортным перевозкам и транзиту** и региональные и двусторонние соглашения, ратифицированные развивающимися странами, не имеющими выхода к морю, и развивающимися странами транзита.

Важное значение для совершенствования системы транзитных перевозок имели бы также инвестиции в развитие инфраструктуры, в т.ч. по линии партнерских связей между государственным и частным секторами с использованием каналов официальной помощи в целях развития, а также прямые иностранные инвестиции.

Необходимо принять во внимание следующие факторы:

а) существует необходимость выработки комплексного подхода к развитию торгового и транспортного сектора, который позволял бы учитывать социальные и экономические аспекты, а также физические, правовые, процедурные и институциональные аспекты;

б) развивающиеся страны, не имеющие выхода к морю, и развивающиеся страны транзита должны уделять первоочередное внимание развитию и модернизации существующих объектов и повышению коммерческой ориентации транспортных

служб и инфраструктуры, устраняя нефизические препятствия на пути развития транзитных перевозок;

с) необходимо активно осуществлять реформу транспортного сектора при более весомом участии частного сектора и в партнерстве с ним;

д) необходимо поощрять диалог и сотрудничество между государственным и частным секторами при содействии, когда это необходимо, со стороны партнеров по процессу развития;

е) важную роль в облегчении транзитных перевозок должно играть создание региональных транспортных коридоров и установление, когда это целесообразно, единых правил и стандартов. В этой связи следует еще больше повысить роль региональных комиссий ООН и субрегиональных организаций. В данном контексте региональные комиссии и субрегиональные организации в Африке, Азии и Латинской Америке нуждаются в дополнительной помощи со стороны международного сообщества;

ф) следует и далее укреплять существующие на стратегическом и оперативном уровнях институциональные механизмы контроля и поощрения выполнения соглашений и договоренностей, в которых участвуют развивающиеся страны, не имеющие выхода к морю, и развивающиеся страны транзита;

г) необходимо прилагать усилия по содействию осуществлению комплексных программ подготовки кадров всех уровней: от высшего руководства до операторов низового уровня, как в государственном, так и в частном секторах.

#### Приоритетное направление 2. Развитие и эксплуатация инфраструктуры

Одним из серьезных препятствий на пути создания эффективных систем транзитных перевозок в развивающихся странах, не имеющих выхода к морю, и развивающихся странах транзита является неадекватность инфраструктуры. Недостаточно развитая транспортная инфраструктура является общей проблемой, характерной для обеих категорий стран. Для содействия своевременному распространению информации об имеющихся в секторе транспортных услуг возможностях и для обеспечения упорядоченного и оперативного транзита нужны средства связи.

Чтобы удовлетворить эти потребности, нужны значительные капиталовложения, налаживание партнерских связей между государственным и частным секторами, укрепление потенциала и, когда это целесообразно, принятие новых нормативно-правовых актов и проведение институциональной реформы. Многие развивающиеся страны, не имеющие выхода к морю, и страны транзита направляют на развитие инфраструктуры лишь незначительную долю своих национальных ресурсов и получаемой ими официальной помощи в целях развития. Кроме того, задача строительства адекватных объектов инфраструктуры и модернизации существующей транспортной инфраструктуры как в развивающихся странах, не имеющих выхода к морю, так и в развивающихся странах транзита должна решаться не одним государственным сектором. В частности, исключительно важное значение по-прежнему имеет оказание финансовой и технической поддержки донорами, международными финансовыми учреждениями и организациями, занимающимися оказанием по-

мощи в целях развития. Важную роль мог бы также играть и частный сектор.

Одной из предпосылок для успешного привлечения частных инвестиций в проекты развития инфраструктуры является наличие прочной нормативной и организационной базы. Региональное и субрегиональное экономическое сотрудничество и интеграция могут помочь преодолеть проблемы, обусловленные размерами рынка, в развивающихся странах, не имеющих выхода к морю, и развивающихся странах транзита, особенно в наименее развитых из них, и тем самым привлечь частный сектор к инвестированию средств в развитие инфраструктуры. Необходимо обеспечить тщательный учет интересов и проблем развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, при строительстве участков азиатских автомагистралей и трансасиатских железных дорог и реализации проектов по созданию транспортных коридоров Север-Юг, а также Программы по развитию транспортного коридора Европа-Кавказ-Азия.

Необходимо принять следующие конкретные меры:

а) развивающиеся страны, не имеющие выхода к морю, и развивающиеся страны транзита при надлежащей помощи и инвестициях доноров, международных финансовых учреждений и организаций, занимающихся оказанием помощи в целях развития, должны направлять более значительную долю государственных инвестиций на развитие инфраструктуры;

б) развивающиеся страны, не имеющие выхода к морю, и развивающиеся страны транзита должны прилагать все усилия для создания условий, благоприятствующих использованию в целях транзита всех видов транспорта, с тем чтобы стимулировать конкуренцию между различными видами транспорта, в частности автомобильным и железнодорожным транспортом. Одновременно следует продолжать развитие потенциала и правовых режимов регулирования смешанных перевозок;

с) особое значение следует придавать восполнению «недостающих звеньев» в региональной и субрегиональной транспортной сети;

д) партнеры по процессу развития должны также стимулировать участие частного сектора в развитии инфраструктуры транзитных перевозок, участвуя в совместном финансировании и в проектах строительства, эксплуатации, передачи и выполняя функции катализатора в деле привлечения прямых иностранных инвестиций, а также содействуя расширению доступа на рынок облигаций;

е) следует поощрять создание структур партнерства между государственным и частным секторами на маршрутах торговых и транспортных коридоров путем развития и широкого использования общих систем управления и мониторинга на базе информационно-коммуникационных технологий.

По мнению Конференции автомобильные дороги призваны играть важную роль в системах транзитных транспортных коридоров, связывающих страны, не имеющие выхода к морю, с морскими портами, а также с другими регионами. В странах, не имеющих выхода к морю острее всего стоит хроническая проблема нехватки подвижного состава (современных седельных тягачей и полуприцепов) и низкого уровня технического об-

служивания. Существует также ряд других проблем, связанных с заключением соглашений о международном автомобильном сообщении.

Конференция признала необходимым принять следующие конкретные меры:

а) на двустороннем, субрегиональном и региональном уровнях следует изучить возможности строительства новых участков автодорог и разработки программ реконструкции существующих дорог на базе применения инфраструктурных соглашений ООН;

б) развивающиеся страны, не имеющие выхода к морю, и развивающиеся страны транзита должны в первоочередном порядке повысить качество технического обслуживания подвижного состава, приобретать новый подвижной состав и расширять сеть автодорог в тех случаях, когда это оправдывается ростом объема перевозок;

с) развивающиеся страны, не имеющие выхода к морю, и развивающиеся страны транзита должны также уделить особое внимание преимуществам согласования стандартов автомобильной инфраструктуры, расширения программ подготовки кадров и программ обменов для персонала;

д) правительствам предлагается рассмотреть вопрос о присоединении к соответствующим международным конвенциям в области автомобильных и смешанных перевозок, которые устанавливают признанные международные нормы, гарантирующие эффективность и безопасность международных перевозок, а также обеспечить механизмы их реализации.

### **Приоритетное направление 3. Международная торговля и содействие развитию торговли**

Торговля является одной из важных движущих сил экономического развития. Однако участие развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, и стран транзита в международной торговле, имеющей важнейшее значение для перспектив их развития, не столь активно, как оно могло бы быть. Помимо этого, значительное число не имеющих выхода к морю развивающихся стран и стран транзита не является членами Всемирной торговой организации. Поэтому они не могут воспользоваться теми выгодами, которые дают членство в ВТО и ее нормы, включая положения о торговых преференциях и специальных режимах.

Одной из главных причин маргинализации развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, в рамках международной торговой системы является высокая стоимость торговых операций. Между торговлей и транспортом существует неразрывная связь. **Транспорт является ключевым фактором в международной торговле, региональной интеграции и обеспечении сбалансированного развития национальной экономики.** Чрезмерные транспортные расходы создают поистине непреодолимые препятствия для доступа на зарубежные рынки. В этой связи отмечалась просьба развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, о том, чтобы в ходе текущих переговоров относительно предоставления доступа на рынок сельскохозяйственным и несельскохозяйственным товарам особое внимание уделялось продукции, представляющей особый интерес для развивающихся стран, не имеющих выхода к морю.

Обременительные пограничные и таможенные процедуры, жесткие требования в отношении документации и недостаточно развитая инфраструк-

тура, а также высокая стоимость банковских операций относятся к числу основных факторов, обуславливающих дополнительные неоправданные издержки и неэффективность. В наиболее неблагоприятном положении могут находиться не имеющие выхода к морю развивающиеся страны, которые отгорожены дополнительными границами и зависят от транспортной инфраструктуры соседних с ними стран транзита, их собственного пограничного режима и пограничного режима соседних стран, уровня двустороннего сотрудничества, а также регионального сотрудничества и интеграции.

Международные конвенции и региональные, субрегиональные и двусторонние соглашения являются основным каналом упорядочения, упрощения и стандартизации и обеспечения транспарентности правил и документации. Их полное и эффективное применение требует твердой политической решимости на национальном уровне.

В Декларации министров четвертой Конференции Всемирной торговой организации на уровне министров, состоявшейся в 2001г. в Дохе, была признана необходимость обеспечения ускорения товарооборота, складской и таможенной очистки товаров, включая товары в пути, и необходимость активизации технической помощи и деятельности по созданию потенциала в этой области. Кроме этого, содержащееся в этой же Декларации решение о том, что в рамках программы ВТО будут рассматриваться вопросы, касающиеся торговли малых, уязвимых стран и их полной интеграции в многостороннюю торговую систему, было положительно воспринято большинством развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, и развивающимися странами транзита.

Конференция признала необходимым принять следующие конкретные меры:

а) содействовать дальнейшему ускорению процесса вступления развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, и развивающихся стран транзита в члены ВТО. В решении вопроса о приеме таких стран следует учитывать уровень развития каждой из них, включая особые потребности и проблемы, обусловленные их невыгодным географическим положением;

б) прилагать, в рамках имеющихся ресурсов, более активные усилия для облегчения движения транзитного транспорта через контрольно-пропускные пункты на границах, более широкого использования информационных технологий и внедрения эффективных систем таможенного контроля и упрощения документации и процедур, а также для укрепления потенциала государственных учреждений в области торговли и содействия расширению торговли;

с) развивающиеся страны, не имеющие выхода к морю, и развивающиеся страны транзита должны рассмотреть вопрос о присоединении к международным конвенциям и документам, применимым к различным видам транспорта, включая автотранспортный, железнодорожный и внутренний водный транспорт, а также смешанные перевозки, и обеспечить их эффективное осуществление;

д) развивающиеся страны, не имеющие выхода к морю, и развивающиеся страны транзита должны создать и/или укрепить, в зависимости от ситуации, национальные советы или комитеты по содействию расширению торговли и развитию

транспорта, которые должны включать представителей всех основных заинтересованных сторон, в т.ч. частного сектора.

#### **Приоритетное направление 4. Международная поддержка**

Расходы, связанные с созданием и эксплуатацией эффективных систем транзитных перевозок, настолько велики, что странам, не имеющим выхода к морю, и странам транзита не под силу решить эту непростую задачу самостоятельно. Многие развивающиеся страны, не имеющие выхода к морю, относятся к числу беднейших стран. Большинство стран транзита сами относятся к числу развивающихся стран и имеют ограниченные ресурсы. Партнеры по развитию должны играть важную роль в оказании им поддержки в реализации программ развития транзитных перевозок. Такая поддержка должна в полной мере учитывать особые нужды развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, и развивающихся стран транзита, обусловленные их уязвимостью и задачами в области развития, при оказании им помощи.

Конференция признала, что **главная ответственность за осуществление Программы действий должна лежать на развивающихся странах, не имеющих выхода к морю, и развивающихся странах транзита**. Весьма важно, чтобы они стремились создать условия, позволяющие генерировать, привлекать и эффективно мобилизовать ресурсы для решения стоящих перед ними проблем в области развития, в т.ч. проблем, которые обусловлены отсутствием выхода к морю.

Конференция признала необходимым принять следующие конкретные меры:

а) Международное сообщество, включая финансовые учреждения и учреждения, занимающиеся вопросами развития, а также страны-доноры призваны играть важную роль по оказанию поддержки этим странам более эффективно решать стоящие перед ними проблемы и удовлетворять свои потребности в области транзитных перевозок, в т.ч., в частности, путем:

- оказания содействия и создания благоприятных внешних условий для своевременной реализации в полном объеме целей программы действий;

- оказания содействия в доступе к технологиям и передаче технологий в области систем транзитных перевозок, в т.ч. информационно-коммуникационных технологий;

- оказания технической поддержки через партнерские связи;

- стимулирования наращивания объема прямых иностранных инвестиций в развитие и модернизацию инфраструктуры транзитных перевозок;

б) необходимо добиваться существенного увеличения официальной помощи в целях развития и других ресурсов в деле мобилизации финансовой и технической помощи из всех источников и существующих механизмов, включая частный сектор. Следует стимулировать страны-доноры и многосторонние финансовые учреждения и организации, занимающиеся вопросами развития, к тому, чтобы обеспечить оказание развивающимся странам, не имеющим выхода к морю, и странам транзита финансовой и технической помощи в виде субсидий и/или займов на как можно более льготных условиях с учетом потребностей, определенных в настоящей Программе действий;

с) критерии и процедуры оценки жизнеспособности проектов и программ развития инфраструктуры транзитных перевозок, а также выделения средств на их осуществление должны обеспечивать учет конкретных экономических и организационных недостатков и потребностей развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, и развивающихся стран транзита и необходимость создания резервного потенциала с учетом перспектив развития транспорта; вызываемых частыми политическими потрясениями;

д) особое внимание следует уделять оказанию финансовой и технической помощи в областях укрепления институционального потенциала развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, и развивающихся стран транзита, с тем чтобы эти страны могли проводить эффективную государственную политику и принимать эффективные практические меры, направленные на удовлетворение их потребностей в области транспорта и транзитных перевозок;

е) необходимо также изучать, когда это целесообразно, вопросы использования новаторских форм и источников финансирования, таких, как финансирование местных и текущих расходов, предоставление не обусловленной помощи и применение таких механизмов, как создание региональных целевых фондов и региональных инвестиционных органов.

**Для целей оказания финансовой помощи приоритетными направлениями** следует считать следующие области:

а) инвестиции, предназначенные для восполнения «недостающих звеньев» в цепи транзитных перевозок и прокладки железных и автомобильных дорог в развивающиеся страны, не имеющие выхода к морю;

б) повышение эффективности эксплуатации существующей физической инфраструктуры транзитных перевозок;

с) разработка альтернативных экономических маршрутов;

д) проекты модернизации существующих или создания новых смежных пограничных пунктов;

е) совместные проекты в области торговли и производства, ориентированные на развитие субрегиональной и региональной торговли;

ф) восстановление транспортной инфраструктуры, прежде всего в странах и регионах, переживших войну, вооруженный конфликт и стихийное бедствие.

**Для целей оказания технической помощи приоритетными направлениями** следует считать следующие области:

а) содействие реализации согласованных двусторонних, субрегиональных, региональных и международных соглашений о транзитных перевозках;

б) содействие проведению социально ориентированной рыночной политики в области транзитных перевозок;

с) поощрение обмена опытом в области создания систем транзитных перевозок и управления ими в различных регионах;

д) стимулирование и реализация программ приватизации в транспортном секторе, когда это целесообразно;

е) разработка программ подготовки кадров, в частности по таким вопросам, как таможенная документация и транзитные процедуры, экспедиро-

вание грузов и очистка транзитных грузов; безопасность на транспорте; природоохранные мероприятия в секторе транзитных перевозок; страхование транзитных грузов; создание сухопутных портов и управление ими; и расширение региональных баз данных по автомобильному транспорту;

ф) организация проектов содействия торговле, преследующих цель упрощения и рационализации процедур импорта и экспорта и таможенных процедур и одновременно наращивания потенциала конкретных людских ресурсов;

г) оказание правительствам помощи в оценке последствий присоединения к соответствующим международным конвенциям;

h) обеспечение более широкого доступа к рынку ценных бумаг и разделение рисков между финансовыми учреждениями в государственном и частном секторах.

#### **Приоритетное направление 5. Выполнение и обзор**

Выполнение Программы действий требует индивидуальных и совместных усилий со стороны развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, и развивающихся стран транзита, их партнеров по развитию, организаций и органов системы Организации Объединенных Наций, финансовых международных организаций (Всемирный банк, региональные банки развития, Всемирная торговая организация и Всемирная таможенная организация, Общий фонд для сырьевых товаров, организаций, выступающих за региональную экономическую интеграцию, и других соответствующих региональных и субрегиональных организаций).

Двустороннее, региональное и субрегиональное сотрудничество является самым важным элементом создания действенных систем транзитных перевозок, и его необходимо развивать на основе взаимной заинтересованности как стран, не имеющих выхода к морю, так и стран транзита. Необходимо создать, где это требуется, и далее укреплять механизмы регулярного обзора и контроля осуществления соглашений о транзитных перевозках на основе диалога и консультаций с участием государственного и частного секторов. Необходимо активно привлекать частный сектор к осуществлению Программы действий.

Соответствующим международным организациям, включая Всемирный банк, Всемирную таможенную организацию и другие соответствующие международные и региональные организации, предлагается на приоритетной основе рассматривать просьбы о предоставлении технической помощи в целях оказания поддержки национальным и региональным усилиям, направленным на содействие эффективному использованию имеющейся транзитной инфраструктуры, включая применение информационных технологий и упрощение процедур и документов.

Конференции Организации объединенных наций по торговле и развитию (UNCTAD) необходимо продолжать рассматривать вопросы осуществления программ по расширению электронной торговли, содействию развитию торговли и устранению проблем в сфере торговли в развивающихся странах, не имеющих выхода к морю, и в развивающихся странах транзита. Специальная программа UNCTAD для наименее развитых, не имеющих выхода к морю и малых островных раз-

живающихся стран должна продолжать в рамках своего мандата проводить аналитическую работу и оказывать техническую помощь в решении проблем транзитных перевозок развивающихся стран, не имеющих выхода к морю.

Региональным комиссиям ООН было предложено рассмотреть вопрос о дальнейшем расширении программ по оказанию развивающимся странам, не имеющим выхода к морю, и развивающимся странам транзита помощи в их усилиях, направленных на совершенствование систем транзитных перевозок, а их партнеры по процессу развития должны рассмотреть вопрос о предоставлении необходимой финансовой поддержки.

Когда это целесообразно, должны организовываться специальные субрегиональные совещания для рассмотрения вопроса о путях эффективного выполнения Алма-Атинской программы действий.

#### **Выполнение Алма-Атинской программы действий**

В 2004г. Генеральной ассамблее был представлен доклад Генерального секретаря об итогах Международной конференции министров, содержащий призыв к полному и эффективному выполнению Алма-Атинской программы действий.

Канцелярия Верховного комиссара ООН по наименее развитым странам, развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, и малым островным развивающимся государствам предприняла шаги для содействия выполнению Алма-Атинской программы действий, включая созыв в Нью-Йорке межучрежденческого консультативного совещания. Такое совещание состоялось 4 фев. 2004г. и имело целью подготовку «дорожной карты» по выполнению Программы.

ЭСКАТО ООН поддержала проект «Дорожной карты» по выполнению Алма-Атинской программы действий, отметив, что этот документ является ясным и практичным, объединяет широкий круг вопросов, отраженных в Программе.

В «Дорожной карте» были изложены конкретные меры, которые было рекомендовано осуществить в первую очередь [98], в т.ч. и по идентификации основных отсутствующих звеньев в Африке, Азии и Латинской Америке.

В 2001г. по итогам обсуждения на 14-ой сессии Рабочей группы по тенденциям и экономике транспорта КВТ ЭЭК ООН принята «Общая стратегическая позиция по евроазиатским транспортным соединениям» ЭЭК ООН и ЭСКАТО ООН [101]. В соответствии с документом были сформулированы цели и задачи развития евроазиатских транспортных связей.

В **долгосрочной** перспективе подчеркивается необходимость более эффективной интеграции восточной части России, Центральной Азии и Кавказа в европейскую транспортную систему (с особым акцентом на концепцию международных транспортных коридоров):

- экономическое развитие государств Центральной Азии и Кавказа (евроазиатские соединения будут, таким образом, служить коридорами развития, способствующими интеграции этих регионов в мировую экономику);

- создание единой европейской транспортной системы, которая должна быть расширена за счет территории восточной части Российской Федерации, а также республик Кавказа и Центральной Азии.

**Краткосрочные оперативные** цели сосредоточены скорее на текущих проблемах и возможностях (т.е. обращается особое внимание на концепцию соединений) и включают такие элементы, как:

- улучшение доступа к центрально-азиатским государствам, не имеющим выхода к морю;

- облегчение международных перевозок (в частности, транзитных) в этих регионах (включая как правовые положения, так и аспекты развития инфраструктуры);

- развитие конкурентоспособных услуг на маршрутах внутренних перевозок по направлению Дальний Восток – Западная Европа в качестве альтернативы существующим морским маршрутам с акцентом на развитие контейнерных перевозок по железной дороге.

Евроазиатские наземные транспортные коридоры являются одним из неотъемлемых элементов межрегиональной и глобальной комплексной транспортной системы; следовательно, они должны служить основой для обеспечения эффективных, экономически выгодных, безопасных и экологически благоприятных мультимодальных перевозок (ММП) и глобальной мобилизации ресурсов. Для применения рационального поэтапного подхода к развитию этих коридоров предлагается первоначально сосредоточить основное внимание на определении маршрутов перевозок отдельными видами транспорта в рамках каждого коридора и реализации связанных с этим мероприятий и задач.

В качестве первоначальных этапов определены следующие работы.

1. Определение железнодорожных маршрутов в каждом коридоре, соединяющем Европу с крупными портами Азии: определение и согласование (в частности, заинтересованными странами) железнодорожных маршрутов, включая порты в Азии, на основе, главным образом, международной железнодорожной сети СМЖЛ и трансазиатской железнодорожной сети; подготовка карт.

2. Определение автомобильных маршрутов: определение и согласование автомобильных маршрутов (в частности, заинтересованными странами) на основе, главным образом, автомобильной сети СМА и азиатской сети автомагистралей; подготовка карт.

Эти 2 этапа к осени 2005г. практически завершены в рамках реализации совместного Проекта ЭЭК ООН – ЭСКАТО ООН по наращиванию институциональных возможностей по развитию евроазиатских наземных и наземно-морских транспортных связей.

После реализации первоначальных этапов стратегическое видение ЭЭК ООН – ЭСКАТО ООН предусматривает для каждого евроазиатского автодорожного маршрута:

- выявление и согласование маршрутов;
- создание сетевых баз данных;
- прогнозирование перевозок по основным маршрутам;

- подробное изучение состояния коридоров по этим маршрутам в целях выявления физических и нефизических препятствий, а также мер по исправлению ситуации;

- облегчение наземных перевозок в пунктах пересечения границ посредством учреждения рабочих групп в составе представителей заинтересованных стран и выполнения требований соответствующих международных конвенций;



- анализ полученных результатов и составление программы дальнейшей работы, включая развитие мультимодальных перевозок.

Указанная работа должна быть проделана на втором этапе реализации Совместного проекта ЕЭК ООН – ЭСКАТО ООН в период с 2007 по 2010 гг.

Дополнительная программа предусматривает:

1. Учреждение национальных комитетов по изучению проблемы облегчения перевозок;

2. Создание (и обновление) всеми заинтересованными организациями специальной базы данных по завершенным, осуществляемым и запланированным проектам в рамках евроазиатских маршрутов.

3. Учреждение рабочих групп.

4. Участие частного сектора и банков/финансовых учреждений.

5. Организацию международных конференций/совещаний.

6. Координацию работы со всеми заинтересованными международными организациями (СНГ, ЕК, ЕЭК ООН, ОЭС, ЭСКАТО ООН, МАФ, МСАТ, ОСЖД, МСЖД, ПРООН и т.д.).

7. Содействие реализации проектов, включая рекламную деятельность и маркетинг.

Краткосрочные меры могут играть решающую роль в укреплении сотрудничества между правительствами и международными организациями, способствуя извлечению непосредственной выгоды путем совершенствования транспортного сообщения и повышения эффективности перевозок в некоторых странах, а также стимулирования транзитного движения. Наиболее наглядным примером этого служат потенциальные возможности железных дорог в плане предоставления конкурентоспособных услуг по перевозкам Дальний Восток – Европа, которые могли бы стать привлекательной альтернативой некоторым из нынешних морских маршрутов.

Совместная программа, разработанная ЕЭК ООН и ЭСКАТО ООН, сосредоточена на принятии именно таких кратко- и среднесрочных мер. В ней предусматривается следующее:

- разработка двусторонних и многосторонних соглашений об облегчении транзитных перевозок, включая упрощение процедур пересечения границ;

- разработка транспортного законодательства и стратегий на основе общих принципов и норм;

- обновление действующей институциональной и нормативной основы, включая реорганизацию железнодорожных предприятий;

- развитие коммерческих железнодорожных перевозок «от двери до двери» (высокую активность в данной области проявляет также МСЖД);

- усовершенствование инфраструктуры, включая реконструкцию ключевых участков, разработку программ технического обслуживания и ремонта, создание/усовершенствование оборудования для комбинированных перевозок и т.д.;

- ограничение уровня преступности в ходе международных перевозок.

## 2.2. ЕВРОПЕЙСКАЯ ЭКОНОМИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ ООН

ЕЭК ООН является организацией-пионером в признании стратегической важности евроазиатских транспортных связей. Уже в фев. 1995г. Комитет внутреннего транспорта ЕЭК ООН (КВТ

ЕЭК ООН) подчеркнул значение расширения сети железных и шоссейных дорог на страны бывшего СССР, что и было осуществлено, в первую очередь, через инфраструктурные соглашения СМА, СМЖЛ, СЛКП, СМВП. Развитие евроазиатских транспортных связей превращается в один из базовых приоритетов ЕЭК ООН, зафиксированных в Программе ее работы.

С этой целью ЕЭК ООН выступает организатором и принимает активное участие в ряде международных конференций, форумов и региональных инициатив. На всех этих форумах усовершенствование евроазиатских соединений рассматривается в качестве одного из ключевых средств реализации стратегий экономического развития.

Важнейшим вкладом ЕЭК ООН в развитие евроазиатских транспортных связей стало распространение общепринятых международных стандартов, заложенных в соглашениях СМА, СМЖЛ, СЛКП, СМВП на Восток с целью гармонизации транспортных систем Европы и Азии.

С конца 90гг. развитие евроазиатских транспортных связей превращается в один из базовых приоритетов ЕЭК ООН, зафиксированным в Программе ее работы. С этой целью ЕЭК ООН принимает активное участие в ряде международных конференций, форумов и региональных инициатив.

Усовершенствование евроазиатских соединений рассматривается в качестве одного из ключевых средств реализации стратегий экономического развития:

- в Ташкентской декларации (от 26 марта 1998г.) Центральноеазиатские республики выразили намерение принять Специальную программу Организации Объединенных Наций для стран Центральной Азии (СПЕКА). Одной из четырех областей сотрудничества в рамках этой Программы является деятельность по развитию транспортной инфраструктуры и упрощению процедур, связанных с передвижением через границы товаров, услуг и людей;

- 9 мая 1998г. в Ташкенте было подписано Рамочное соглашение ОЭС о транзитных перевозках. Цели Соглашения включают: облегчение транзитных пассажирских и грузовых перевозок через соответствующие территории договаривающихся сторон, а также обеспечение их безопасности. Соглашение было разработано при содействии ЮНКТАД;

- Первая Международная евроазиатская конференция по транспорту (12-13 мая 1998г., Санкт-Петербург) определила основные евроазиатские маршруты и рекомендовала использовать в качестве основы для дальнейшей работы планы по расширению международных сетей транспортной инфраструктуры ЕЭК ООН на закавказский и центральноазиатский регионы, а также международные маршруты, определенные в рамках проекта АЛТИД ЭСКАТО ООН. На Конференции была подчеркнута необходимость повышения эксплуатационной эффективности (упрощение порядка пересечения границ, логистика и т.д.). Кроме того, ЭСКАТО и ЕЭК было предложено продолжить свою работу по унификации транспортной статистики и согласованию статистических вопросов;

- Международная конференция по вопросам транспорта «ТРАНСЪЕВРАЗИЯ-98» (Алма-Ата, 19-20 мая 1998г.) предложила ЭСКАТО ООН,

ЕЭК, ЕК ОЭС и ОСЖД совместно рассмотреть вопросы соединения общеевропейских транспортных коридоров с северным, центральным и южным коридорами трансасиатской железной дороги. Конференция также рекомендовала расположенным вдоль этих коридоров государствам внедрить совместимые системы контроля за движением вагонов/грузов, уделяя при этом первоочередное внимание модернизации систем контроля движения по транспортным маршрутам. Международным организациям (ЕЭК, ЭСКАТО, ОСЖД, ОЭС, ЕК) было также предложено разработать общий подход к решению вопроса о кодовом обозначении трансконтинентальных коридоров;

- На второй Международной конференции по вопросам транспорта «ТРАНСЪЕВРАЗИЯ-2000» (Астана, 14-15 июня 2000г.) к международным организациям, включая ЕЭК и ЭСКАТО, был обращен призыв обеспечить соединение общеевропейских транспортных коридоров с трансасиатскими магистральными железнодорожными линиями, рассмотреть вопрос о классификации и разработке общей терминологии для трансконтинентальных коридоров, а также провести подробное обследование сухопутных транспортных коридоров между Центральной Азией и Европой с целью выявить физические и нефизические препятствия для международной перевозки контейнеров и определить меры по устранению таких препятствий;

С целью реализации рекомендаций международных конференций и форумов, реализации решений, принятых на 62 сессии КВТ ЕЭК ООН, 16 мая 2000г. в Женеве было организовано Совещание экспертов по развитию евроазиатских транспортных связей. Кроме ЕЭК ООН – организатора Совещания в его работе приняли участие представители ЭСКАТО ООН, Комиссии Европейских сообществ (КЕС), МСЖД, ОСЖД, России и Германии. В результате проведенных консультаций, были предварительно определены пять главных направлений евроазиатских транспортных связей, которые впоследствии были преобразованы в 4 важнейших евроазиатских транспортных коридора.

В документе «Общая стратегическая позиция по евроазиатским транспортным соединениям», разработанном совместно ЕЭК ООН и ЭСКАТО ООН были идентифицированы существующие направления деятельности международных организаций, которые не учитывались ранее и суть которых заключается в следующем:

**1. Политическая и техническая поддержка.** Таким инициативам в области автомобильных и железнодорожных перевозок, как проекты развития железнодорожных коридоров МСЖД и ОСЖД, автомобильных маршрутов в рамках проектов AL-TID и др. следует оказывать полномасштабную политическую и техническую поддержку, поскольку они служат стимулом для многостороннего сотрудничества и доказательством осуществимости концепции евроазиатских соединений и их позитивного воздействия на ситуацию в регионе.

**2. Участие автомобильного сектора.** Следует реализовать мультимодальный потенциал указанных коридоров. Это означает, что необходимо в полном объеме использовать сектор автомобильного транспорта и обеспечить последовательный

пересмотр правовой основы перевозок. С этой целью следует определить надлежащие координационные пункты на национальном уровне и подготовить меморандумы о взаимопонимании (по аналогии с общеевропейскими транспортными коридорами).

**3. Создание «коридоров развития».** Следует предпринять серьезные шаги для перехода от концепции «железнодорожных и автодорожных соединений» к концепции «коридоров развития» как на национальном, так и на международном уровне. Было бы необходимо, во-первых, в полном масштабе задействовать сектор автомобильных перевозок и, во-вторых, обеспечить надлежащее взаимодействие с органами, отвечающими за экономическое развитие, и с региональными органами, а также с другими заинтересованными представителями как государственного, так и частного сектора. Это следует сделать главным образом на национальном уровне, причем инициатором должны выступить соответствующие министерства транспорта.

**Механизм реализации Стратегического видения ЕЭК ООН – ЭСКАТО ООН.**

1) Создание целевой группы ЕЭК ООН и ЭСКАТО ООН (ЦГ с участием ЕС).

2) Назначение каждым заинтересованным государством координационных пунктов (предпочтительнее на уровне министров).

3) Учреждение специальной рабочей группы (РГ) для каждого евро-азиатского наземного транспортного коридора (ЕАТК) в целях решения вопроса о создании и развитии маршрутов и сетей различных видов транспорта. Необходимо принять во внимание опыт развития общеевропейских транспортных коридоров и проектов ТИНА. В состав каждой РГ должны входить представители заинтересованных государств, ЕС, ЕЭК ООН, ЭСКАТО ООН, МСАТ, МАФ, ОСЖД, МСЖД и МФУ. Круг ведения РГ должен включать следующее: создание маршрутов и сетей различных видов транспорта, разработку совместной стратегии эксплуатации каждого коридора и соответствующих важнейших маршрутов, мониторинг и реализацию этой стратегии, наблюдение за развитием основных конкурентоспособных маршрутов и разработку совместных проектов.

В апр. 2005г. во исполнение решений КВТ ЕЭК ООН состоялось заседание неформальной группы экспертов по развитию евроазиатских транспортных связей, в котором приняли участие представители международных организаций, а также заинтересованных стран, включая Российскую Федерацию.

Неформальное заседание Рабочей группы рекомендовало КВТ ЕЭК ООН.

1. Продолжить реализацию «Проекта по наращиванию институциональных возможностей развития евроазиатских наземных и наземно-морских транспортных соединений», финансируемого по линии Счета развития ООН (UNDA) на новом этапе после 2006г., а также обратиться к международным финансовым учреждениям и донорам с просьбой рассмотреть вопрос о финансировании его осуществления.

2. Поддержать механизм координации и мониторинга деятельности, связанной с развитием евроазиатских транспортных связей, основанный на работе и тесном взаимодействии: Рабочей группы

по тенденциям и экономике транспорта КВТ ЕЭК ООН и Постоянной Группы экспертов, функционирующая в рамках «Проекта по наращиванию институциональных возможностей развития евроазиатских наземных и наземно-морских транспортных соединений», реализуемого совместно ЕЭК ООН и ЭСКАТО ООН.

3. Поддержать использование опыта Проектов ЕЭК ООН ТЕА и ТЕЖ в сфере развития транспортной инфраструктуры маршрутов, связывающих Европу и Азию, а также баз данных по всем включенным маршрутам.

4. Высказаться за придание вопросу развития евроазиатских транспортных связей приоритетного статуса в рамках деятельности Рабочей группы WP5, включая мониторинг важнейших событий на национальном и многостороннем уровне, итогов международных совещаний и конференций, а также координации действий с постоянной Группой экспертов «Проекта по наращиванию институциональных возможностей развития евроазиатских наземных и наземно-морских транспортных соединений».

### 2.3. ЭКОНОМИЧЕСКАЯ И СОЦИАЛЬНАЯ КОМИССИЯ ООН ДЛЯ АЗИИ И ТИХОГО ОКЕАНА

Регион, относящийся к компетенции ЭСКАТО ООН охватывает территорию от Армении и России на Западе до тихоокеанских островных государств на Востоке, а также от России на Севере до Австралии на Юге. При этом Азия составляет самую большую часть этого региона как по площади занимаемой ею суши, так и по числу проживающего населения.

В начале 90гг. Секретариатом ЭСКАТО ООН был предложен проект «Развития инфраструктуры наземного транспорта Азии» (Asian Land Transport Infrastructure Development Project – ALTID). Одна из главных задач проекта заключалась в стимулировании развития региональных и межрегиональных наземных перевозок грузов и пассажиров. Важным условием реализации проекта, наряду с его финансово-экономической поддержкой, являлась также окончательная выработка схемы магистральных наземных путей в рамках всего азиатского континента. При этом предполагается выполнение минимальных обязательных требований по внедрению инфраструктурных стандартов, необходимых для объединения транспортной сети региона с европейской сетью.

В окт. 1996г. в Дели (Индия) состоялась «Конференция министров по инфраструктуре» с целью выработки единых подходов к проблеме поддержки развития инфраструктуры, в т.ч. транспортной, в Азиатско-Тихоокеанском регионе. Одновременно с ней проводилось инициированное частным сектором мероприятие под названием «Всемирный форум по инфраструктуре – Азия, 1996г.».

В работе Конференции приняли участие 38 членов и ассоциированных членов ЭСКАТО ООН и представители 8 государств, не являющихся ее членами, 20 органов ООН, специализированных учреждений, межправительственных и неправительственных организаций и прочих учреждений, а также наблюдатели от 206 частных и коммерческих структур и 110 государственных и местных органов власти Индии и других стран. На Конференции обсуждались основные вопросы развития

инфраструктуры, включая политику и планирование развития инфраструктуры; развитие партнерских отношений между государственным и частным секторами; меры по упрощению международных перевозок в интересах повышения их эффективности; роль инфраструктуры в борьбе с нищетой и в развитии человеческого потенциала, а также экологическая проблематика.

Результатом Конференции стало принятие Ново-Делийской декларации о развитии инфраструктуры в странах Азии и Тихоокеанского бассейна (New Delhi Declaration on Infrastructure Development in Asia and Pacific), которая стала фундаментальной основой для всех инфраструктурных проектов, разрабатываемых под эгидой как ЭСКАТО ООН, так и других международных организаций.

Ново-Делийская декларация провозгласила о начале осуществления Делийского плана действий по развитию инфраструктуры и включенных в него 64 первоочередных мероприятий.

Важным итогом Конференции в Дели стало также создание Азиатского альянса развития инфраструктуры (AIDA) как механизма укрепления партнерских связей между правительственными органами, частным сектором и многосторонними межправительственными учреждениями, занимающимися развитием инфраструктуры в регионе.

Транспортные проекты ЭСКАТО ООН, и в частности проект ALTID, получили в свете Ново-Делийского плана действий новый важный импульс в направлении своей реализации с целью создания надежных и эффективных транспортных связей, обеспечения международной торговли и туризма, при максимальном полном использовании существующей транспортной инфраструктуры (табл. 1.25).

Основными элементами проекта ALTID является создание сетей Азиатской шоссейной дороги (АШД) и Трансазиатской железной дороги (ТАЖД).

Таблица 1.25. Усовершенствованная стратегия осуществления проекта ALTID  
Часть. Составляющие стратегии

- |          |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                          |
|----------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <b>A</b> | <b>Общие положения</b><br>Основные принципы:<br>- максимальное использование существующей инфраструктуры,<br>- создание эффективных механизмов сотрудничества,<br>- оптимальное использование ресурсов.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                  |
| <b>B</b> | <b>Составляющие стратегии</b><br>а) Упрощение перевозок в местах пересечения границ и портах на основе соответствующих международных конвенций и соглашений.<br>б) Завершение разработки плана сетей АШД и ТАЖД, охватывающих всю Азию.<br>в) Официальное оформление статуса маршрутов/сетей АШД и ТАЖД в виде соглашений ЭСКАТО ООН.<br>г) Повышение эксплуатационной эффективности маршрутов АШД и ТАЖД.<br>д) Совершенствование транспортной логистики, в т.ч. развитие мультимодальных перевозок и экспедирования грузов, а также развитие электронного обмена данными,<br>е) Пропаганда АШД и ТАЖД. |
| <b>C</b> | <b>Механизм осуществления стратегии</b><br>а) Рассмотрение смежных проектов на субрегиональном и национальном уровнях.<br>б) Дальнейшее сотрудничество с другими международными организациями, особенно ЕЭК ООН и Европейским Союзом с целью объединения в конечном итоге сетей наземного транспорта Европы и Азии.<br>в) Поэтапный подход по осуществлению проекта ALTID на основе двухгодичных планов действий.<br>г) Контроль осуществления Стратегии и оценка результатов.                                                                                                                           |

Источник: ЭСКАТО ООН [102]

Важным достижением Ново-Делийской конференции стало также обязательство каждого государства-члена ЭСКАТО ООН наряду с региональными проектами иметь свой собственный проект развития транспортной инфраструктуры, соответствующий направлениям, выработанным Делийским планом, и призванный обеспечить более тесную координацию национальных и региональных усилий по интеграции транспортных систем.

В рамках мероприятий по проекту ALTiD, касающихся создания АШД были намечены маршруты и разработан план автодорожной сети в Бангладеш, Вьетнаме, Индии, Индонезии, Иране, Камбодже, Китае, Лаосе, Малайзии, Монголии, Мьянме, Непале, Пакистане, Таиланде и Шри-Ланке. Этот план был одобрен в 1993г. Впоследствии план сети АШД был расширен за счет центрально-азиатских республик (Азербайджана, Казахстана, Кыргызстана, Таджикистана, Туркмени, Узбекистана) и Армении.

Была пересмотрена сеть АШД в Южном коридоре в связи с включением в нее дорог соединяющих Иран, Южную и ЮВА. Был составлен план новой сети в коридоре Юго-Восточная Азия – Китай – Монголия.

Завершено исследование по сети шоссейных дорог в центрально-азиатских республиках (Азербайджан, Казахстан, Кыргызстан, Таджикистан, Туркмения и Узбекистан) и Армении, направленное на выявление рациональных маршрутов в этих странах.

К 2000г. закончено определение возможных маршрутов на территории Турции, России, Китая, Казахстана, Монголии, России и Корейского п-ова. После завершения этого этапа формирование сети АШД было закончено в целом для всей Азии.

26 апр. 2004г. в Шанхае (КНР) государствами-членами ЭСКАТО ООН было подписано Межправительственное соглашение по сети азиатских автомобильных дорог (АШД). Соглашение вступило в силу 5 июля 2005г.

Основными целями Соглашения являются:

- стимулирование и развитие международных автомобильных перевозок в Азии и между Азией и соседними регионами;
- развитие сотрудничества между странами-членами ЭСКАТО ООН в деле формирования и введения в эксплуатацию сети Азиатских автомобильных дорог;
- развитие сети Азиатских автомобильных дорог в соответствии с требованиями к международным перевозкам и охране окружающей среды, учитывая внедрение в практику эффективных международных интермодальных перевозок;
- укрепление связей и развитие международной торговли и туризма.

Соглашение учредило сеть Азиатских шоссейных дорог, имеющую стандарты, гармонизированные со стандартами Европейского соглашения о важнейших международных автомагистралях 1975г. (СМА). Эта сеть показана на рис. 1.19.

Реализация целей и приоритетов проекта ALTiD после заключения Межправительственного соглашения должна привести к окончательному формированию сетей, охватывающих всю Азию, обеспечив таким образом для большинства государств континента возможность выбора наземного или наземно-морского вариантов перевозки

грузов и пассажиров, что в свою очередь будет содействовать международной и двусторонней торговле и туризму. Создание надежных и эффективных евроазиатских наземных соединений позволит в дальнейшем говорить о единой евроазиатской транспортной системе.

#### **Инициативы ЭСКАТО ООН по выполнению Алма-Атинской программы действий**

Конкретные инициативы, проводимые секретариатом ЭСКАТО ООН во исполнение решений Международной конференции министров, а также в соответствии с Алма-Атинской программой действий и «Дорожной картой», относятся к двум обширным областям, касающимся инфраструктуры и облегчения перевозок:

а) **инфраструктура** – расширение географического охвата и пропускной способности маршрутов АШД и ТАЖД, внедрение и обновление стандартов транспортной инфраструктуры и более глубокая интеграция наземных видов транспорта с морским транспортом;

б) **облегчение перевозок** – определение и устранение конкретных инфраструктурных, нормативных, процедурных и бюрократических «узких мест» и барьеров на транспорте и в процессе торговли, которые сдерживают беспрепятственное перемещение товаров, людей и услуг.

Поскольку между торговлей и облегчением перевозок существует неразрывная связь, секретариат ЭСКАТО ООН применяет комплексный подход к планированию и осуществлению программы работы в этих областях.

Важно, чтобы развивающиеся страны, не имеющие выхода к морю, и развивающиеся страны транзита:

- анализировали и, при необходимости, пересматривали свою нормативную базу с целью расширения возможностей для более активного участия частного сектора;
- осуществляли преобразования в целях более полного учета поставщиками транспортных услуг потребностей пользователей;
- повышали прозрачность транзитного и пограничного регулирования;
- внедряли оптимизированные административные процедуры;
- продолжали упрощать пограничный контроль и процедуры;
- поощряли использование информационных технологий;
- укрепляли программы подготовки кадров в этом секторе.

Отдел транспорта и туризма и Отдел торговли и инвестиций ЭСКАТО ООН провели 18 нояб. 2003г. совещание группы экспертов по облегчению торговли и перевозок. Благодаря этому совещанию у стран возникла возможность рассмотреть мероприятия, предлагаемые секретариатом в области облегчения торговли и перевозок.

Комитет ЭСКАТО ООН по регулированию процесса глобализации на своей первой сессии, состоявшейся 19–21 нояб. 2003г., рекомендовал членам, ассоциированным членам и секретариату применять комплексный подход к решению вопросов облегчения торговли и перевозок. В этой связи Комитет поддержал предложение о создании национальных комитетов по облегчению торговли и перевозок и предложил секретариату оказать в этом деле помощь путем организации обме-

на опытом в отношении учреждения и функционирования таких комитетов.

#### **Выполнение Алма-Атинской программы действий в части развития и эксплуатации инфраструктуры**

С точки зрения развития евроазиатских транспортных связей «Дорожной картой» по выполнению Алма-Атинской программы действий предусматривается необходимость:

- обеспечения тщательного учета интересов и проблем развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, при строительстве АШД и ТАЖД и реализации проектов по созданию транспортных коридоров Север-Юг, а также Программы по развитию транспортного коридора Европа-Кавказ-Азия (TRASECA);

- обращения особого внимания восполнению «недостающих звеньев» в региональной и субрегиональной транспортной сети;

- в контексте субрегиональных и региональных планов развития инфраструктуры обращения особого внимания транзитным коридорам, связывающим развивающиеся страны, не имеющие выхода к морю, с транспортными сетями в развивающихся странах транзита, а также с региональными сетями.

Придавая первоочередное значение развитию транзитных коридоров, пять региональных комиссий ООН, используя средства со Счета развития ООН (UNDA), в 2002-10гг. осуществляют совместный **Проект по наращиванию потенциала для развития межрегиональных наземных и наземно-морских транспортных сообщений**. Важный компонент этого проекта применительно к связям Европа-Азия осуществляется ЕЭК ООН и ЭСКАТО ООН. На первом этапе этого проекта определены основные транспортные маршруты между Европой и Азией и обеспеченность доступа к ним. На втором этапе прежде всего будут решаться вопросы облегчения перевозок, касающиеся установленных маршрутов. В Проекте ЕЭК ООН и ЭСКАТО ООН участвуют 9 государств не имеющих выхода к морю, а именно: Армения, Азербайджан, Грузия, Казахстан, Кыргызстан, Молдова, Таджикистан, Туркмения и Узбекистан. Проект осуществляется в тесном сотрудничестве с субрегиональными и универсальными международными организациями.

Проект включает в себя последовательные шаги по развитию транспортных соединений между Европой и Азией, включая идентификацию сети, выработку направлений по первоочередному развитию инфраструктуры и др. Реализация проекта предоставит возможность странам с переходной экономикой, в первую очередь, не имеющим выхода к морю, получить выгоды от создания интегрированной и гармонично функционирующей евроазиатской транспортной системы.

В 2004г. состоялась Первое (март 2004г., Алматы, Казахстан) и Второе (нояб. 2004г., Одесса, Украина) заседания группы экспертов по развитию Евроазиатских транспортных сообщений. На этих заседаниях была выработана общая стратегия для осуществления проекта. Основные фазы этой стратегии включают.

1. Формирование межрегиональных транспортных коридоров между Европой и Азией (2004г.), включая определение важных маршрутов, их описание, консолидацию и анализ данных, представление результатов и приоритетность инвестиционных проектов.

2. Упрощение транспортных перевозок по Евроазиатским транспортным коридорам (2005г.).

2.1. Анализ времени транзита и его стоимости на выработанных евроазиатских маршрутах.

2.2. Укрепление возможностей в рамках реализации основных международных соглашений и конвенций.

2.3. Укрепление национальных органов развития транспорта, которые отвечают за редакцию и осуществление государственных Планов действий упрощения и развития перевозок.

3. Распространение информации и работы институциональных сетей (2006г.).

3.1. Разработка базы данных с контактной информацией об ответственных экспертах и вовлеченных ведомств вовлеченных в развитие Евроазиатского транспорта.

3.2 Создание и постоянное обновление вебсайта проекта.

3.3 Организация семинара для обмена опытом, полученным Региональными Комиссиями ООН.

Белоруссия, Казахстан, Россия и другие государства-участники СНГ приняли активное участие в работе Первого и Второго заседаний группы экспертов, а также представили национальные доклады по развитию евроазиатских транспортных связей.

На рис. 1.20 и в Приложении 4 приводится утвержденный на Третьем заседании экспертов (Стамбул, 27-29 июня 2005г.) актуализированный перечень основных евроазиатских автодорожных маршрутов.

#### **2.4. МЕЖДУНАРОДНЫЙ СОЮЗ АВТОМОБИЛЬНОГО ТРАНСПОРТА (IRU)**

Основные усилия IRU направлены на всемерное содействие развитию международных автомобильных перевозок, в т.ч. между Европой и Азией, мерам по облегчению границ и устранению барьеров в сфере автотранспортных сообщений.

С этой целью IRU организовал и провел три международных евроазиатских конференции по транспорту (в Иркутске в 2001г., в Тегеране в 2003г. и в Пекине в 2005г.), а также провела два демонстрационных автопробега (Лиссабон-Владивосток 2004г., Пекин-Брюссель 2005г.). В ходе автопробегов были показаны широкие возможности автомобильного транспорта при доставке грузов из Азии в Европу и обратно.

**Первая евроазиатская автотранспортная конференция** состоялась в Иркутске 13-14 сент. 2001г. Ее целью была разработка краткосрочной, среднесрочной и долгосрочной стратегии снижения барьеров, в частности на границах, для автомобильных перевозок в евроазиатском регионе.

**Вторая евроазиатская автотранспортная конференция была проведена** в Тегеране 6-7 окт. 2003г. Эта конференция определила вызовы и возможности развития торговли и автомобильных перевозок по Шелковому пути. В частности, она констатировала, что торговля в Азии будет ускоренно развиваться лишь после того, как будут сняты барьеры в условиях глобализованной торговой системы, и это неизбежно создаст повышенный спрос на автомобильные перевозки. Однако отсутствие должных межрегиональных транспортных соединений в физическом, законодательном и организационном плане между Азией и Европой, а также Азией и Африкой, представляет собой непосредственный вызов в контексте глобализации.

Условия и процедуры перевозок неудовлетворительны даже в развитых странах Азии, которым все еще недостает ясно сформулированной и всеобъемлющей политики и мер по развитию транспорта. Состояние автодорог, в частности, ведущих к пограничным пунктам между соседними странами, также требует особого внимания со стороны многих стран Азии.

Конференция отметила, что некоторые страны страдают от отсутствия надлежащих местных институтов, а также основ двустороннего и многостороннего сотрудничества, что ограничивает полную реализацию и использование результатов проектов развития. В целом насчитывается всего несколько двусторонних и многосторонних соглашений по пассажирским и грузовым автомобильным перевозкам в Азии, и еще меньше стран присоединились к международным конвенциям о транзите и применяют их, вопреки тому, что фактически на некоторые страны пришлось бы значительный объем таких перевозок.

Значительное место на этой конференции было уделено вопросам развития автомобильных грузовых перевозок транзитом из Китая в Европу.

**Третья евроазиатская автотранспортная конференция** состоялась в Пекине 26-27 сент. 2005г. с участием 400 иностранных и 500 китайских делегатов. Ее особенностями стали большая национальная выставка по логистике автомобильных перевозок, а также конференция министров азиатских и европейских стран. Совместная Декларация министров полностью признает жизненно важную роль, которую автомобильный транспорт может играть в поддержке торговли между Азией и Европой.

Караван грузовиков Пекин-Брюссель в составе казахских, российских, литовских, латвийских и польских транспортных средств, открывая новый Шелковый путь, символически стартовал в Пекине 27 сент. и с остановками и встречами со СМИ в Астане, Москве, Риге, Вильнюсе и Варшаве прибыл в Брюссель 16 окт. Это мероприятие, вслед за Караваном 2004г. Лиссабон-Владивосток, вновь подтвердило способность автомобильного транспорта составить жизнеспособный вариант доставки грузов между Азией и Европой, который связывает центры производства и распределения повсюду от Тихого до Атлантического океанов и позволяет интегрировать отдаленные прежде регионы в современную глобальную экономику.

Конференция сформулировала выводы о необходимости в целом для отрасли автомобильных грузоперевозок, автотранспортных компаний и их объединений:

- поощрять последовательную интеграцию автотранспортного рынка посредством прямых и не прямых форм сотрудничества между компаниями азиатских и европейских перевозчиков, а также их интеграцию в мультимодальные логистические цепочки с участием других видов транспорта;

- способствовать развитию автомобильных перевозок через присоединение стран Азии и Европы к соглашениям и конвенциям ООН, регулирующим международные автоперевозки, а также через оказание ассоциациями перевозчиков поддержки правительственным органам в форме анализа и презентации благоприятного воздействия мер заложенных в соглашениях и конвенциях ООН на практическое облегчение международных перевозок грузов;

- снижать искусственные бюрократические барьеры на пути торговли и перевозок через Азию и Европу, расширяя сферу действия унифицированных правил осуществления международных автомобильных перевозок, особенно в отношении использования транспортных и таможенных документов, а также побуждая государственные органы упрощать проверки на основе современных унифицированных технологий и процедур;

- повышать безопасность автомобильных перевозок на евроазиатских автодорожных маршрутах за счет принятия и реализации профильных руководящих принципов безопасности и контрольных листов; более полного учета аспектов безопасности на всем протяжении доставки груза, особенно в повседневных действиях транспортных операторов, водителей грузовиков, грузоотправителей, операторов перевозки опасных грузов и операторов, тесно сотрудничающих с таможенными администрациями;

- разрабатывать меры, а также стимулировать усилия самой автотранспортной отрасли по снижению числа дорожно-транспортных происшествий на евроазиатских маршрутах за счет интенсификации исследований причин ДТП, профилактической работы среди водителей по осознанию риска аварий, применения мер по соблюдению правил, запрещающих превышение скорости и вождение в нетрезвом состоянии, за счет регулярных проверок устройств безопасности на транспортных средствах и мер по повышению квалификации в части, связанной с дорожной безопасностью;

- повышать качество перевозочных и логистических услуг в странах, заинтересованных в евроазиатских автомобильных перевозках, поощряя разработку и согласование учебных планов для подготовки профессиональных водителей, транспортных менеджеров и любых других профессиональных работников автотранспорта путем расширения деятельности Академии IRU и аккредитованных при ней учебных заведений;

- улучшать межведомственные связи, регулярные обмены и трансграничное сотрудничество транспортных операторов и их объединений, чтобы развивать евроазиатские связи, с точки зрения их эффективности и снижения вредного воздействия на окружающую среду, способствовать повышению благосостояния стран, стабильному экономическому росту и занятости на путях развития торговли на континенте Евразии.

Следующая **Четвертая евроазиатская автотранспортная конференция IRU** состоится в Варшаве в мае 2007г.

IRU проводит огромную работу по содействию развитию автотранспортного сектора и совершенствованию его законодательного и нормативного правового обеспечения. Представительство IRU в Российской Федерации и СНГ в период с 2003 по 2006г. выпустило «Синие книги» по автомобильному транспорту и проблемам его развития в Армении, Азербайджане, Грузии, Казахстане, России, и Украине.

Была проделана также большая работа по устранению барьеров в ходе автомобильных перевозок на территории государств-участников СНГ. Эта работа имела также немаловажное значение с точки зрения развития евроазиатских транспортных связей, т.к. по территории части из этих стран проходят практически все наземные маршруты, связывающие два континента.

## 2.5. ЕВРОПЕЙСКАЯ КОНФЕРЕНЦИЯ МИНИСТРОВ ТРАНСПОРТА (ЕКМТ)

Среди международных организаций вопросами политики развития евроазиатских транспортных связей занималась также ЕКМТ. Она включила этот вопрос в повестку дня заседаний рабочих органов начиная с 2002г. по предложению нескольких стран, в т.ч. Российской Федерации.

В 2005г. (Москва) в рамках 89 сессии Совета министров ЕКМТ вопрос развития евроазиатских транспортных связей обсуждался в числе проблем глобализации. Были рассмотрены доклад по тенденциям развития евроазиатской торговли и ее последствиями для транспорта, а также выводы семинара, проведенного в Киеве, на тему «Интермодальные перевозки между Европой и Азией: возможности и задачи».

Ключевыми политическими вопросами, вынесенными на рассмотрение европейских министров транспорта являлись:

1) возможность использования концепции коридоров для развития наземных связей между Европой и Азией и создания альтернативы морским перевозкам;

2) механизм обеспечения координации различных инициатив в сфере развития евроазиатских транспортных связей;

3) требуемые действия для ускорения гармонизации нормативов разных стран, участвующих в евроазиатских связях, устранения дискриминационных практик, повышения производительности и технической совместимости железных дорог, развития интермодальных перевозок, облегчения пересечения границ и повышения безопасности на транспорте;

4) возможности по развитию сотрудничества между отдельными международными организациями и формированию единого подхода;

5) конкретные действия, которые могут быть предприняты ЕКМТ для выполнения рекомендуемых мер и облегчения развития эффективных наземных связей между Европой и Азией.

Совет министров выразил поддержку проектам по развитию евроазиатских транспортных связей, обратился с просьбой ко всем заинтересованным сторонам закончить идентификацию евроазиатских маршрутов до конца 2005г., принял рекомендуемые действия для обеспечения единого подхода к развитию эффективных наземных транспортных связей между Европой и Азией в сотрудничестве со всеми заинтересованными сторонами, а также план действий, предложенный по итогам киевского семинара по интермодальным перевозкам между Европой и Азией.

## 2.6. ЕВРОПЕЙСКИЙ СОЮЗ

Большую заинтересованность в развитии евроазиатских связей проявляют также органы ЕС. Решением Комиссии ЕС №3618 от 29 сент. 2004 была учреждена Руководящая группа высокого уровня (ГВУ) по «развитию главных трансъевропейских путей сообщения соседних стран и регионов» главной целью которой стал поиск путей улучшения транспортных сообщений между ЕС и его соседями.

Полномочия, которыми наделена ГВУ, включают выработку предложений для Европейской Комиссии в отношении улучшения транспортных

путей сообщения между ЕС и соседними странами и регионами, путем выбора ограниченного количества (5-7) важнейших магистралей и приоритетной разработке проектов по их развитию. Учитывая, что привлечение инвестиций в развитие транспортной инфраструктуры представляется серьезной проблемой общемирового масштаба, группа признала необходимость тщательного выбора приоритетов и поиска инновационных схем финансирования, в т.ч. путем привлечения частных инвестиций и введения платы за пользование путями сообщения.

В рамках ГВУ была разработана методология выбора потенциальных транспортных коридоров и приоритетных инвестиционных проектов, состоящая из двух этапов.

**I. Выявление основных транспортных направлений, связывающих Европейский Союз с соседними странами или приграничными регионами.** Этот этап должен выявить 5-7 наибольших транспортных коридоров используемых и пригодных для международных грузовых и пассажирских перевозок, которые в долгосрочной перспективе способствуют усилению интеграционных процессов и вовлечению в них приграничных регионов.

**II. Выбор приоритетных проектов на ранее отобранных направлениях,** которые могут быть реализованы и позволяют эффективно использовать финансовые средства с точки зрения получения в будущем экономического, социального и экологического эффекта. Для наиболее эффективного использования ограниченных финансовых ресурсов предполагается обеспечение высокую избирательность методологии отбора.

Важнейшим критерием при выборе основных транснациональных коридоров является концентрация усилий и финансовых средств, а также создание условий для международного сотрудничества. Поэтому первый этап подразумевает выбор ограниченного количества (5-7) приоритетных транспортных коридоров, которые связывают Европейский Союз с соседними странами и регионами, и важны с точки зрения международных перевозок. Вместе с тем в методологии ГВУ подчеркивается, что подход не должен ограничиваться только товарообменом или дорожным движением между Европейский Союзом и соседними странами, **но должен так же учитывать важность транзитных перевозок из других регионов, например Дальнего Востока, Северной Африки, или Америки.**

С учетом этого Российская Федерация (участница ГВУ) предложила 13 инвестиционных проектов по развитию транспортной инфраструктуры международного значения, которые должны играть первостепенную роль в развитии транспортных связей между Россией и ЕС, а также обеспечивать возрастающие товарные потоки между ЕС и странами АТР, в первую очередь Китаем (евроазиатские транспортные связи).

Интермодальные технологии предполагают наличие выбора вида транспорта для удобного перемещения пассажиров и быстрой переработки грузов с целью снижения транспортных издержек и максимального использования преимуществ, которые могут предоставить клиенту возможности современной логистики.

## 2.7. ОРГАНИЗАЦИЯ ЧЕРНОМОРСКОГО ЭКОНОМИЧЕСКОГО СОТРУДНИЧЕСТВА (ОЧЭС)

Организация Черноморского экономического сотрудничества, учитывая стратегическое положение региона Черного моря как перекрестка путей между Европой и Азией, приняла ряд инициатив,

призванных содействовать беспрепятственным межрегиональным автомобильным перевозкам. Среди этих инициатив заслуживают особого внимания Меморандум о создании Черноморского кольцевого автодорожного коридора и Меморандум об облегчении международных автомобильных перевозок в регионе Черного моря.

## Глава 3. Развитие автомобильных перевозок между Европой и Азией

### 3.1. ПРЕДПОСЫЛКИ РАЗВИТИЯ АВТОМОБИЛЬНЫХ ПЕРЕВОЗОК МЕЖДУ ЕВРОПОЙ И АЗИЕЙ

Существует 6 ключевых факторов, содействующих развитию автомобильных перевозок между Китаем, другими странами Азии и Европой.

1. Стремительный рост торговли и инвестиций в экономику Китая, превращение Китая в крупнейшего торгового партнера Европы и США.

2. «Облагораживание» перевозимых из Китая в Европу и США товаров, повышение удельного веса контейнеропригодных грузов в экспорте Китая до 60%, создание широкой грузовой базы «автотранспортабельных» грузов.

3. Инфраструктурные проблемы морского транспорта – нехватка перерабатывающих мощностей и задержки в морских торговых портах, проблемы глубоководных портов и пропускной способности каналов

4. Возникновение рыночной «ниши» автомобильного транспорта при осуществлении перевозок между Европой и Азией. Основные критерии – скорость, гарантированность, сохранность, отсутствие перегрузок, доставка от двери до двери, приемлемая стоимость доставки.

5. Развитие сети автомобильных дорог, стыковка европейской и азиатской автодорожных сетей, наличие полноценных автодорожных маршрутов Европа-Азия, не требующих на современном этапе серьезных инвестиций.

6. Созданный и доказавший свою эффективность инструментарий современных технологий автомобильных перевозок и облегчения пересечения границ.

Анализ структуры экспортно-импортных перевозок между странами этих двух регионов, и в первую очередь торговли Китая с европейскими государствами, показывает, что значительная часть грузов может перевозиться автотранспортом. Это – товары народного потребления, продукция машиностроения, электротехническое и электронное оборудование, которые обладают высокой удельной стоимостью и, как правило, требуют особых условий перевозки. Применительно к этой группе существенное значение приобретает фактор доставки товаров «от двери до двери».

Надежность и относительная дешевизна транспортного обеспечения внешней торговли стран АТР содействует конкурентоспособности азиатских товаров на европейских рынках и росту экспортных поставок. Увеличение объемов торговли, в свою очередь, автоматически означает рост объемов перевозок.

Ныне действующие транспортные схемы, базирующиеся на использовании возможностей мор-

ского транспорта, проанализированные в I Главе, имеют очевидные трудности с увеличением пропускной способности морских портов и подходов к ним. В последние годы суммарная стоимость морского варианта перевозки, включая подвоз грузов к портам, их перегрузку и хранение, имеет тенденцию устойчивого роста. Пропускные и провозные способности имеющейся сети железных дорог также не могут справиться с ростом грузооборота.

Эксперты прогнозируют устойчивый рост автомобильных перевозок между Европой и Азией. В условиях стабильного роста объемов международной торговли автомобильный транспорт может и должен стать реальной альтернативной морскому и железнодорожному транспорту. Уступая им в себестоимости, автотранспорт сокращает время перевозки грузов из Китая в Европу до двух недель, а главное – позволяет доставлять грузы «от двери до двери» при соблюдении требований по безопасности и качеству, обеспечивает высокую коммерческую эффективность доставки товаров.

Наличие автодорожной сети, адекватной потребностям перевозок на начальном этапе их развития, состояние таких объектов транспортной инфраструктуры как автомобильные дороги, заправочные станции, объекты сервиса, пограничные пункты пропуска на границах также позволяют уже сегодня приступить к реализации евроазиатского автодорожного транспортного моста. Тем более, что развитие транспортной инфраструктуры предусматривается транспортными стратегиями во всех государствах транзита.

Успешно осуществляются транзитные перевозки между Китаем и республиками Центральной Азии и Закавказья, Россией, Украиной, а также Афганистаном и Ираном. Автотранспортные предприятия накопили значительный опыт организации как экспортно-импортных, так и транзитных перевозок. Вовлечение в сферу таких перевозок стран Восточной, Центральной и Западной Европы сдерживается лишь наличием ряда административных барьеров, прежде всего таможенных.

В этих условиях развитие евроазиатских автомобильных перевозок грузов на стратегическом уровне выгодно как американским и европейским компаниям, производящим в КНР и др. странах АТР различные товары для европейского рынка, так и торговым компаниям, заинтересованным в осуществлении эффективных транспортных схем доставки товаров. Объективно в нем заинтересованы и крупнейшие мировые транспортные и экспедиторские компании, которые сегодня вынуждены искать дополнительные возможности для более полного удовлетворения потребностей рынка.



При этом активное взаимодействие в рамках развития евроазиатских автомобильных перевозок грузов между разнопрофильными компаниями (производителями товаров, перевозчиками, торговыми, экспедиторскими и сервисными фирмами) даст синергический эффект в плане привлечения дополнительных инвестиций в развитие автодорожной и сопутствующей инфраструктуры, а также в реализацию мер, направленных на содействие развитию автотранспортного бизнеса.

### 3.2. ИНФРАСТРУКТУРА АВТОМОБИЛЬНЫХ ПЕРЕВОЗОК ГРУЗОВ МЕЖДУ КИТАЕМ И ЕВРОПОЙ

Характеризуя инфраструктуру автомобильных перевозок между Китаем и странами Европы можно констатировать, что существующие автомобильные дороги и соответствующие объекты инфраструктуры на территории КНР, Казахстана, России, Украины и других стран транзита позволяют уже приступить к возрождению Великого шелкового пути.

**Дорожная сеть Российской Федерации** включает в себя автомобильные дороги общей протяженностью свыше 900 тыс.км., в т.ч. автодороги общего пользования 592,6 тыс.км. Плотность автодорог с твердым покрытием в России достигает 5,3 км. на 1000 жителей, что существенно ниже, чем в развитых странах: в США данный показатель равен 13, в Финляндии – около 10, во Франции – 15,1 км. Основу дорожной сети Российской Федерации составляют федеральные магистрали. Их доля не превышает 5% от протяженности всех автодорог, но именно на эти дороги приходится 45% перевозок всех грузов и пассажиров и более 80% международных автомобильных перевозок. Недостатки российской автодорожной сети, радиальная конфигурация которой сложилась в 60-80гг., сказываются на эффективности хозяйственной деятельности внутренних регионов страны, многие из которых до сих пор оторваны от единой дорожной сети. Автомобильные дороги по направлению маршрутов, хотя и нуждаются в модернизации, но вполне соответствуют нынешним задачам по возрождению Великого шелкового пути.

За 2002-10гг. в России предусмотрено финансирование ремонта и текущего содержания территориальных дорог в объеме 665 млрд.руб., в т.ч. около 400 млрд. на ремонт и 265 млрд. на содержание.

В среднесрочной перспективе реализация мероприятий по развитию дорожного сервиса и стимулированию инвестиций в эту область осуществляется в рамках **Федеральной целевой программы «Модернизация транспортной системы России (2002-10гг.)»**, (подпрограмма «Автомобильные дороги»). В первую очередь предусматривается система мероприятий по рациональному размещению объектов дорожного сервиса в целях обеспечения безопасности движения, снижения экологической нагрузки на придорожные полосы, улучшения обслуживания пользователей.

Упомянутая выше подпрограмма «Автомобильные дороги» рассматривает три группы объектов дорожного сервиса в зависимости от источников финансирования, форм собственности и порядка функционирования:

Объекты, входящие в комплекс автомобильных дорог и обеспечивающие необходимую помощь

участникам движения, повышающие уровень безопасности и удобства движения, способствующие сохранности дорог включают посты дорожной службы, площадки для кратковременной стоянки автотранспортных средств и отдыха участников движения, пункты весового контроля. Финансирование строительства и ремонта таких объектов предполагается осуществлять из федерального бюджета, хотя в отдельных случаях возможно привлечение частного капитала.

Объекты, образующие единую систему сервисного обслуживания пассажирских перевозок, в т.ч. автовокзалы и автостанции, пункты медицинской помощи, как правило, расположены в населенных пунктах вблизи дорог. Строительство, ремонт и содержание объектов этой группы предписывается финансировать из внебюджетных средств и средств местных администраций.

Объекты платного сервиса в пределах придорожной полосы, предназначенные для повышения уровня комфорта участников движения, создания условий для труда и отдыха водителей и пассажиров. К объектам этой группы относятся мотели, кемпинги, автозаправочные станции, станции технического обслуживания, пункты питания, грузовые терминалы. В **Федеральной программе** отмечается целесообразность создания таких объектов в виде частных предприятий, строительство и эксплуатация которых осуществляются за счет собственных средств предпринимателей.

На автомобильных дорогах России, входящих в международные транспортные коридоры, для повышения качества перевозок предусмотрено строительство и модернизация: 40 мотелей, кемпингов и гостиниц; 150 стоянок автотранспорта; 45 площадок отдыха; 450 автозаправочных станций; 45 станций технического обслуживания; 300 пунктов питания; 45 моек автомобилей; 28 тыс.км. аварийно-вызывной связи.

Аналогичная ситуация сложилась и в **Казахстане** – при его огромной территории, низкой плотности населения и слабой насыщенности сетями железных дорог автодороги являются преобладающим, а во многих регионах страны – единственным средством грузового и пассажирского сообщения. При протяженности автодорог общего пользования более 88 тыс.км. четвертую часть составляют республиканские дороги, причем около 50% из них – дороги международного значения.

Автомобильные дороги общего пользования согласно **Закону Республики Казахстан об автомобильных дорогах** являются основными путями сообщения в Республике и не подлежат приватизации. При сравнительно благополучном положении с протяженностью и конфигурацией автомобильных дорог общего пользования их эксплуатационное состояние характеризуется в целом как неудовлетворительное. При этом, однако, качество дорог республиканского значения (к которым относятся и дороги, используемые для международного сообщения) выше среднего: 91% дорог этой категории имеют черные покрытия, 8% – гравийно-щебеночные покрытия и только на 1% дорог имеются грунтовые разрывы.

Имеющаяся сеть автомобильных дорог Казахстана позволяет осуществлять автомобильные перевозки между всеми областными центрами и выходить на международные автомобильные трассы сопредельных государств.

С целью повышения транзитной привлекательности территории Казахстана рассматривается возможность создания новых автодорожных связей с Россией, Узбекистаном и Кыргызстаном. Приоритетными являются автомобильные дороги, входящие в состав международных коридоров, утвержденных Концепцией развития автодорожной отрасли Республики Казахстан на 2001-08гг., которая одобрена постановлением Правительства №726 от 29.05.2001г.

Существующие планы развития дорожной отрасли Казахстана оцениваются в 1,6 млрд.долл. (Госпрограмма развития автодорожной отрасли Республики Казахстан на 2001-05гг., утверждена указом президента Казахстана №730 от 28.11.2001г.). Программой предусматриваются: реабилитация дорог республиканского значения протяженностью 1,7 тыс.км.; реконструкция и строительство новых дорог протяженностью 3 тыс.км.; строительство новых и реконструкция существующих мостовых переходов (до 40 объектов); развитие придорожной инфраструктуры.

Сеть автомобильных дорог общего пользования Украины составляет 169 739 км., в т.ч. с твердым покрытием 164 633 км., или 97%. Протяженность дорог государственного значения — 16 207 км., или 9,5% от протяженности дорог общего пользования. При этом протяженность магистральных дорог, — важнейших артерий страны, которые совмещаются по направлениям с международными транспортными коридорами и европейскими автомагистралями категории «Е», — составляет 9316 км. Протяженность автомобильных дорог Украины приближается к удельным европейским показателям, хотя значительная их часть нуждается в ремонте и приведении их качества в соответствие с европейскими стандартами.

Рассматривая традиционную проблему недостаточной развитости инфраструктуры, следует учитывать положительную динамику в росте числа и пропускной способности автодорожных объектов на территории России, Казахстана и Украины и относительно благополучное состояние в этой области на территории Китая.

**Низкое качество дорог на территории России и Казахстана характерно в большей степени для внутренних региональных трасс, а не международных магистралей, развитию которых в последнее время уделяется повышенное внимание.** К тому же на первом этапе развития евроазиатских автомобильных перевозок грузопоток будет не столь велик, что уменьшает значимость данного фактора.

Так как без развитой дорожной инфраструктуры невозможно дальнейшее экономическое развитие целого ряда регионов, в бюджетах и России, и Казахстана запланированы значительные суммы на дорожное строительство и реконструкцию автомобильных дорог. Начало автомобильных перевозок между Китаем и Европой также может ускорить решение этого вопроса, способствуя притоку инвестиций в дорожное строительство на территориях, по которым пройдут маршруты перевозок, как со стороны национальных бюджетов, так и со стороны частного капитала.

Очевидно, что необходимо учитывать состояние и перспективы развития таких объектов транспортной инфраструктуры как автомобильные дороги, заправочные станции, объекты сервиса, пограничные пункты пропуска на границах. Однако,

при всей ее значимости, **инфраструктурная проблема не является основной;** наращивание инфраструктурных объектов, необходимых для увеличения грузооборота, будет происходить постепенно, по мере увеличения грузопотока, за счет роста налоговых поступлений в транзитных странах и целевых инвестиционных проектов. Анализируя имеющиеся недостатки инфраструктурных объектов (дорог, объектов сервиса, заправочных станций и др.) следует отметить, что их состояние не является сегодня серьезным препятствием, т.к. позволяет уже сейчас многократно увеличить объемы перевозок по ряду маршрутов. Кроме того, как показывает практика хозяйственной деятельности на постсоветском пространстве, в последние годы реакция местных предпринимателей на возникающие потребности рынка оказывается достаточно быстрой. Это весьма наглядно проявляется в быстром развитии дорожной инфраструктуры на трассах с увеличивающимся грузо- и пассажиропотоками.

Практический опыт работы ряда российских компаний также подтверждает, что уже сегодня не существует непреодолимых физических или административных преград для организации регулярной и эффективной перевозки грузов между Китаем и Европой. Разумеется, часть транспортных артерий далека от совершенства (недостаточное наличие твердого дорожного покрытия, автостоянок, заправочных станций, мотелей и т.д.), но по мере наращивания грузопотоков и формирования постоянного спроса на эти и другие услуги, будет создаваться и более современная инфраструктура.

Исходя из вышеизложенного можно сделать вывод, что **для успешного начала автодорожных перевозок между Европой и Азией нет необходимости инвестировать значительные средства в инфраструктуру немедленно.** Уже сегодня состояние дорог, погранпереходов, других объектов транспортной инфраструктуры позволяет увеличить грузопотоки в десятки раз. Логика развития евроазиатских автомобильных перевозок предусматривает наращивание финансирования инфраструктурных объектов за счет дополнительных источников по мере роста объема грузоперевозок.

Таким образом, **развитие инфраструктурных объектов по мере роста грузопотоков** (а не наоборот, как это делается в большинстве проектов транспортных коридоров) — **одна из основных идей проекта развития автодорожных перевозок между Европой и Азией, делающая его экономически привлекательным и осуществимым в короткие сроки.**

### 3.3. АВТОТРАНСПОРТНЫЕ КОМПАНИИ И ПАРК ПОДВИЖНОГО СОСТАВА

**Финансовая основа развития автомобильных перевозок грузов между Европой и Азией на начальной стадии связана с привлечением инвестиций в увеличение парка автопоездов.** Состояние парка подвижного состава в транзитных странах не соответствует требованиям Европейского Союза, а в количественном отношении является недостаточным для полномасштабного развития перевозок. По данным агентства международного развития США (его регионального представительства в Алма-Ате) высокая стоимость современных тягачей, соответствующих стандартам Евро-3 и Евро-4, является серьезным препятствием на пути расширения трансконтинентальных международных перевозок, опережая такие общепризнанные барьеры как

засилье бюрократии, простой на границах, коррупция и т.д. Создание такого современного парка относится к числу приоритетных задач транспортных стратегий и является дополнительным аргументом в пользу развития евроазиатских автотранспортных связей в этих странах. Поэтому уже на начальном этапе потребуются формирование парка автопоездов, соответствующего общепризнанным европейским стандартам. Финансирование этого процесса возможно в рамках масштабного кредитного или лизингового соглашения (или нескольких соглашений) с производителями автотранспортных средств и с привлечением ресурсов международных финансовых организаций, таких как Всемирный банк, Эксимбанк США, Международная финансовая корпорация.

Количество автомобилей, занятых на международных перевозках в **Республике Казахстан** увеличилось начиная с 1996г. более, чем в два раза. Только по системе МДП число автотранспортных средств выросло в 12 раз, а объем перевезенных ими грузов — в 15 раз. Транспортные компании, занятых в международных перевозках, укомплектованы автомобилями европейских марок — MAN, Volvo, Mercedes, DAF, Iveco и др. (рис. 3.1). В Казахстане лишь часть этого парка автотранспортных средств, участвующих в международных перевозках удовлетворяет сертификационным стандартам Евро-3 и выше.

На 2005г. в парке автотранспортных компаний в **Российской Федерации**, занимающихся международными перевозками грузов, 27,6% транспортных средств не соответствовали минимальным экологическим нормам Евро-1 и их эксплуатация в странах Европы была ограничена. Требованиям Евро-3 соответствует 12,8 % автомобилей российских перевозчиков (рис. 3.2).

На 2005г. из 17 тыс. автомобилей, принадлежащих членам Ассоциации международных автомобильных перевозчиков **Украины**, отвечают требованиям Евро-2 и Евро-3 около половины.

По сравнению с предыдущими годами этот показатель существенно повысился. Если в 2001г. количество таких автомобилей составляло только 23%, то в 2002г. — 38%, а в 2003 — 48.

Украина работает над созданием благоприятных экономических условий для обновления парка подвижного состава. С этой целью в июле 2002г. было принято распоряжение кабинета министров Украины «О таможенном оформлении седельных тягачей», которое предусматривает предоставление отсрочки по уплате НДС до 240 дней при ввозе новых автомобилей на условиях финансового лизинга.

Подвижной состав предприятий-членов АСМАП Украины, зарегистрированный в Ассоциации, очень разнообразный, как по маркам и моделям, так и по годам их выпуска. В пользовании членов Ассоциации находятся автомобили марок: Авиа, Альткам, Вольво, ГАЗ, ДАФ, ЗИЛ, Ивеко, Интернационал, ИФА, Камаз, Краз, Лиаз, МАН, МАЗ, Мерседес, Мицубиси, Опель, Пежо, Рено, Ситроен, Скания, Татра, Урал, Фиат, Фольксваген, Форд, Фретлайнер, Шкода и другие.

В процентном соотношении подвижной состав членов Ассоциации по маркам распределяется следующим образом: Вольво — 19% от общего количества, МАН — 12%, Мерседес — 16%, Ивеко — 6%, ДАФ и Рено — по 11%, Скания — 6%, другие марки — 19%.

### 3.4. ОБЪЕМЫ И НОМЕНКЛАТУРА ПЕРЕВОЗИМЫХ ГРУЗОВ

Одним из основных факторов, определяющих динамику развития глобальной экономики, являются масштабы интеграции Китая в мировое разделение труда и его быстрый экономический рост. Китайская Народная Республика является лидером по численности населения, темпам роста ВВП и объему иностранных инвестиций в экономику.

Анализ структуры китайского экспорта и импорта показывает, что значительная часть ввозимой и вывозимой продукции может перевозиться автотранспортом. Более половины импорта и около половины экспорта Китая приходится на машины и оборудование. Значительную долю экспорта составляют текстильные изделия и химические товары (занимают второе место в китайском импорте). Следует отметить значительные объемы экспорта Китая обуви, спортивного инвентаря, осветительных приборов. Все перечисленные товары, как и продовольственные, обладают высокой удельной стоимостью и требуют особых условий перевозки.

После вступления Китая в ВТО в 2001г. в стране начался бум иностранных инвестиций. Именно высокий уровень инвестиций, как местных, так и иностранных, обуславливает высокие темпы роста китайской экономики. В 2003г. Китай вышел на 1 место в мире по притоку прямых иностранных инвестиций, обогнав США. В 2006г. ожидается, что приток прямых иностранных инвестиций в экономику КНР составит 86,5 млрд.долл. США [41].

К 2010г. объем прямых иностранных инвестиций в экономику Китая достигнет 100 млрд.долл. в год. Только за 2000-03гг. иностранные компании открыли в Китае 60 тыс. фабрик и заводов. А 55% всех товаров, поставленных из Китая в США, производится там иностранными компаниями. Меняется и технологический профиль экспортных производств: за последние пять лет вывоз в США китайских кукол (традиционной экспортной статьи) сократился, в то время как экспорт телевизоров вырос в 5 раз, электрических зубных щеток — в 70 раз и т.д.

В структуре китайского экспорта наиболее динамично росли объемы поставок контрольно-измерительного оборудования, стерео- видео- и аудиосистем, мобильных средств связи, телевизоров, мебели, электротехнических товаров, электрических кабелей.

В структуре импорта отмечено увеличение физических объемов закупок леса, удобрений, необработанной меди, металлопродукции, сжиженного природного газа, сульфата натрия, интегральных схем.

**Общий объем внешнеторгового оборота Китая со странами ЕС составил в 2005г. 289,6 млрд.долл., увеличиваясь в среднем за 2000-05гг. на 28% в год. В пятерку крупнейших внешнеторговых партнеров Китая из числа стран ЕС-25 входят Германия, Великобритания, Нидерланды, Италия и Франция. На их долю в 2005г. приходилось свыше 75% от общего объема торговли между Китаем и ЕС-25.**

Около трети объема китайского экспорта в страны ЕС-25 (65,9 млрд.долл. США в 2005г.) приходится на офисное и телекоммуникационное оборудование, еще около 20% — на прочие машины и оборудование. Прирост объемов экспорта

офисного и телекоммуникационного оборудования из КНР в ЕС-25 был рекордно высоким — в 2002г. — 29%, в 2003г. — 61%, в 2004г. — 54%, в 2005г. — 35%. В целом среднегодовой темп прироста за период 2000-04гг. составил 43%.

Рост объемов поставок текстиля и одежды из КНР в ЕС-25 происходил за 5 рассматриваемых лет со среднегодовыми темпами роста соответственно 19 и 17%. Аналогичный показатель для контрольно-измерительных приборов составляет 22%, товаров для личного и домашнего пользования — 22%.

Товарная структура экспорта товаров из Китая в страны ЕС-25 показана на рис. 3.3, а импорта Китаем товаров из стран ЕС-25 — на рис. 3.4. Данные о структуре внешнеторгового оборота Китая и ЕС-25 представлены в Приложении 2.

Согласно исследованию консалтинговой компании Price Waterhouse-Coopers, 80% опрошенных ею руководителей транснациональных компаний видят в Китае «важнейший потенциальный рынок будущего». 450 из 500 крупнейших концернов мира уже произвели капиталовложения в китайскую экономику.

Происходит развитие экономического сотрудничества США и Китая. Товарооборот между Китаем и США имеет тенденцию к быстрому росту. В 2005г. объем товарооборота составил почти 250 млрд.долл. При этом экспорт из Китая в США только с 2003 по 2005г. вырос более чем на 70% и составил 204,9 млрд.долл. [3].

Импортные поставки товаров из США в Китай также росли высокими темпами, достигнув в 2005г. 41,8 млрд.долл. На долю США в 2005г. пришлось 27% общего объема поставок китайского экспорта. В нем преобладают электрические машины и оборудование, а также товары народного потребления. В импорте Китая из США основными товарами являются электрические машины и оборудование и химическая продукция (Приложение 2).

Развитию экономического сотрудничества США и Китая способствовали визиты высших руководителей КНР в США в 2002-06гг. С приходом нового руководства КНР, не обремененного идеологическими догмами, американскому направлению в китайской дипломатии уделяется особое внимание. Из 500 крупнейших американских компаний более 300 реализуют инвестиционные программы в Китае. General Motors объявил Китай стратегическим регионом, который будет играть ключевую роль в глобальной экспансии концерна. До 2007г. General Motors инвестирует в Китай 3 млрд.долл. с целью увеличить ежегодное производство автомобилей на 1,3 млн. шт.

**Ведущие западные автомобилестроительные компании создали совместные предприятия по выпуску автомобилей в Китае.** Как отмечалось выше в Главе 1, Китай занял в списке крупнейших производителей автомобилей третье место после США и Японии, опередив Германию.

С учетом этого, в перспективе возрастет удельный вес автомобилей, других машин, оборудования и комплектующих в торговле Китая с США, Европейским Союзом и другими регионами. Значительная часть комплектующих традиционно доставляется в контейнерах и относится к грузам, которые наиболее удачно подходят для перевозки автомобильным транспортом.

### 3.5. ТЕХНОЛОГИИ ПЕРЕВОЗОК. ОБЕСПЕЧЕНИЕ БЕЗОПАСНОСТИ И СОХРАННОСТИ ГРУЗОВ

Значительную роль в развитии технологий перевозок грузов играет рост мирового рынка контейнерных перевозок.

**В мире 45% грузов по их стоимости и 25% по весу, перевозятся в контейнерах.** С 1986г. объем мировых контейнерных перевозок растет на 8-10% в год, и ожидается, что в 2006г. превысит 350 млн. TEU. Такой стабильный рост обусловлен не только ростом мировой экономики, но и постепенным переводом перевозок с традиционных способов на более удобный — контейнерный, способствующий развитию мультимодальных перевозок и снижающий время погрузочно-разгрузочных работ. По некоторым оценкам мировой объем контейнерных грузопотоков составляет 500 млрд.долл. в год.

Динамика национальных контейнерных перевозок в России демонстрирует ежегодный рост на 20-25%. Такая тенденция, судя по прогнозам, сохранится до 2010г. Увеличение объема внутренних контейнерных перевозок ограничивается лишь пропускной способностью транспортной инфраструктуры, а не платежеспособным спросом, и вызывает, в свою очередь, развитие инфраструктурных объектов, о чем наглядно свидетельствует интерес инвесторов к строительству современных складских комплексов и логистических центров.

Наряду с совершенствованием технологий перевозок необходимо обеспечение безопасности и сохранности грузов.

Проблема безопасности грузоперевозок неизбежно возникает, когда речь идет о трансконтинентальных перевозках. Малонаселенность и неразвитость территорий, по которым пройдет значительная часть маршрутов, внушает естественные опасения. Однако в контексте развития автомобильных перевозок грузов между Европой и Азией обеспечение безопасности относится к тем вопросам, значение которых не следует преувеличивать.

Опросы российских, казахстанских международных перевозчиков и консультации с российскими фирмами, работающими в области обеспечения безопасности, показали, что вопросы **физической безопасности** при перевозках грузов автотранспортом по территориям России, Казахстана и Украины не представляют серьезной угрозы. Хищения грузов в большей степени характерны для перевозок железнодорожным транспортом. Вопросы, связанные с другими категориями безопасности, такими как **таможенная и экологическая безопасность**, могут успешно решаться в рамках соответствующих направлений работы по дальнейшему наращиванию потенциала автодорожного моста между Европой и Азией.

Российские специализированные фирмы обладают достаточными техническими средствами и кадровым потенциалом, чтобы решить вопрос обеспечения безопасности транзитных перевозок. Ряд таких фирм работают в тесном контакте с федеральными и местными органами правопорядка и имеют опыт работы с иностранными клиентами. Современные навигационные системы и средства связи, спецсредства слежения и сигнализации, организация мобильных групп быстрого реагирования, способных оказать срочную медицинскую и техническую помощь, организация охранного со-

провожения автопоездов – все это, применяемое в виде системы, позволяет решить вопрос безопасности перевозок с разумными затратами.

Все транспортные средства предполагается оснастить глобальной системой позиционирования, которая позволяет не только определять координаты местоположения объекта и представлять данные для трансляции диспетчеру и бортовому компьютеру для отображения маршрута, но и, в случае возникновения нештатной ситуации, осуществить передачу специального сигнала диспетчеру для принятия решения. Подобные решения спутниковой навигации уже применяются подразделениях МЧС России, осуществляющих проводку конвоев с гуманитарной помощью в «горячие точки» планеты, а также в Управлении вневедомственной охраны МВД Казахстана.

Гарантом **таможенной безопасности** является использование системы МДП, применение которой как в Российской Федерации, так и в Украине заметно улучшилось в последние два года. Внедрение современных информационных систем (SafeTIR, CuteWise) создает условия для перехода к системе on-line передачи данных о движении груза, что существенно сужает поле для противозаконной деятельности.

Применение современных средств глобального позиционирования и информационных возможностей контроля системы МДП дают достаточные гарантии безопасности транзитных грузов (разумеется, при условии доброй воли и поддержки со стороны национальных таможенных и правоохранительных органов).

**Имеются все возможности для разработки и внедрения эффективных механизмов обеспечения безопасности водителей и грузов на протяжении всего маршрута.** Соответствующие технические средства и организационные решения, применяющиеся сегодня в России и странах Евросоюза, позволяют гарантировать высокую степень защиты от возможных опасных факторов.

### 3.6. ПРОГРАММЫ ПОДГОТОВКИ ПРОФЕССИОНАЛЬНЫХ ВОДИТЕЛЕЙ

Развитие автомобильных перевозок грузов между Европой и Азией потребует большого дополнительного количества профессионалов, в первую очередь водителей и менеджеров, которые должны пройти подготовку и аттестацию на национальном уровне.

Методическую помощь в решении проблемы подготовки квалифицированных кадров может оказать Академия МСАТ (IRU), созданная в 2000г. в Женеве и получившая международное признание. Членами консультативного совета Академии МСАТ являются Еврокомиссия, Европейская конференция министров транспорта, Всемирный банк, Европейский учебный фонд и Европейская федерация транспортников.

Основными задачами Академии МСАТ являются:

- достижение высокого уровня профессиональной подготовки в области международных автоперевозок;
- гармонизация учебных программ в целях соответствия экономическим требованиям времени;
- разработка, внедрение и содействие широкому применению стандартов профессиональной компетентности, признанных на международном уровне.

Академия проводит аккредитацию национальных учебных заведений, осуществляющих подготовку кадров в области международных автоперевозок. Целью аккредитации является обеспечение соответствия международным стандартам учебных материалов, методик преподавания, организации учебного процесса, тестирования и квалификационного экзамена. 24 учебные организации из 24 стран, рекомендованные ассоциациями-членами МСАТ, прошли аккредитацию при Академии. На базе Академии может быть организован (специальный) факультет, который будет готовить специалистов соответствующих специальностей.

### 3.7. ОЦЕНКА ЗАГРУЖЕННОСТИ АВТОТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ

Как показывает анализ структуры китайского экспорта и импорта (Приложение 2), весьма значительная часть номенклатуры импортируемой и экспортируемой Китаем продукции может перевозиться автотранспортом. Отличительные характеристики товаров, которые целесообразно перевозить автотранспортом между Китаем и Европой, заключаются в следующем:

- достаточно высокая удельная стоимость;
- необходимость быстрой доставки и/или шадающего режима перевозки.

Специальные исследования, проводимые отправителями грузов, показали, что при транспортировке железнодорожным транспортом на маршрутах Европа-Азия перевозимые товары могут испытывать серьезные (иногда разрушительные) нагрузки. В случае товаров, требующих шадающего режима перевозки, этот факт однозначно говорит в пользу автомобильного транспорта. Важным конкурентным преимуществом автомобильных перевозок применительно к вышеуказанным товарам является возможность доставки груза «от двери до двери» без дополнительных перевалок.

**Перспективными товарами с точки зрения автоперевозок из Китая в Европу являются:** контрольно-измерительное оборудование; стерео видео- и аудиосистемы; мобильные средства связи; телевизоры; электротехнические товары; электрические кабели; мебель; одежда и обувь; пищевая продукция, имеющая ограниченный срок годности; косметика.

С точки зрения **обратной загрузки** автотранспортных средств на маршрутах Европа-Китай перспективными представляются **следующие группы продукции:**

- оборудование для промышленности и сельского хозяйства;
- металлопродукция (дорогостоящие изделия из цветных металлов, металлы повышенной чистоты и др. изделия, имеющие значительную стоимость и закупаемые относительно небольшими партиями);
- интегральные схемы;
- различные продукты тонкой химии и полимеры;
- товары народного потребления европейского производства;
- продукты питания (в частности, мясные продукты).

Структура китайского экспорта содержит большое количество товарных позиций, которые могут доставляться с высокой эффективностью автотранспортом – от косметики до мебели. При этом

пригодные к транспортировке группы товаров присутствуют не только в вывозимых из Китая в Европу грузах, но и во ввозимых в Китай из европейских стран, что решает по существу вопрос об обратной загрузке.

### 3.8. СРОКИ ДОСТАВКИ ГРУЗОВ

Перевозка морем при относительно невысокой цене занимает в среднем 4-6 недель (иногда превышает 2 месяца) и сопряжена с дорогостоящей перегрузкой и обработкой груза в портах. Стоимость перевозки морем 40 фут. контейнера составляет приблизительно 3 тыс. долл., а с учетом погрузо-разгрузочных работ стоимость доставки «от двери до двери» может превышать 5 тыс. долл.

Хотя в портовую инфраструктуру и флот вложены огромные средства, портовые мощности полностью загружены и уже с трудом справляются со все возрастающим грузопотоком.

Перевозка железнодорожным транспортом в среднем в два раза быстрее и значительно более экономична, но требует больших инфраструктурных затрат. Что касается существующих мощностей, то Транссибирская магистраль, например, при полной загрузке может принять на себя при самых благоприятных условиях не более 300-350 тыс. контейнеров ежегодно. Из последних инициатив в этой области – компания «Русская тройка», совместный проект Дальневосточного морского пароходства и ОАО «Российские железные дороги», предусматривает развитие интермодальных контейнерных перевозок между странами АТР и Западной Европой по Транссибирской железнодорожной магистрали.

В этих условиях организация сухопутного «моста» между КНР и Западной Европой создает реальную альтернативу морскому транспорту. Уступая в себестоимости другим видам транспорта, **перевозка автопоездами сокращает время в пути (9-11 дней, или в 2-3 раза) и позволяет доставлять грузы «от двери до двери» с соблюдением необходимых требований по безопасности и качеству.** Автотранспорт обеспечивает шадящий режим перевозки по сравнению с другими видами транспорта, что особенно важно для ряда категорий товаров, перевозимых между Азией и Европой. При этом обеспечивается высокая коммерческая эффективность доставки товаров, что подтверждает опыт перевозок китайских и российских товаров немецкими, российскими и казахскими транспортными компаниями.

### 3.9. БАРЬЕРЫ В СФЕРЕ МЕЖДУНАРОДНЫХ АВТОМОБИЛЬНЫХ ПЕРЕВОЗОК

Предварительный анализ, проведенный МСАТ и Торговой палатой США, а также обсуждение проекта с рядом американских компаний показал наличие ряда проблем. Их можно условно объединить в несколько основных блоков: наличие грузов для перевозок и обратной загрузки транспортных средств; правовые и организационные проблемы, связанные с пересечением границ и транзитом; наличие автодорог и обеспеченность объектами необходимой инфраструктуры; обеспечение безопасности грузоперевозок; подготовка кадров.

Представительством Всемирной организации автомобильного транспорта (IRU) в России и СНГ совместно с ассоциациями международных авто-

мобильных перевозчиков государств СНГ выявлено и проанализировано более 80 разнообразных барьеров. Существующие в странах СНГ барьеры можно разделить на четыре группы: административные; технические; фискальные; трансграничные.

Каждая группа барьеров по разному воздействует на рынок автотранспортных услуг и международные автомобильные сообщения, однако результатом их действия всегда являются ограничения доступа на рынок, повышение стоимости доставки грузов, увеличение сроков доставки, снижение эффективности автомобильных перевозок и, в конечном итоге, снижение конкурентоспособности внешнеторговых товаров [32].

Суть **административных барьеров** в широком понимании заключается в ограничении на законодательном национальном или международном (в рамках двусторонних соглашений) уровне доступа поставщиков к оказанию услуг. Административные барьеры наиболее широко распространены в международной практике, и в их устранении и состоит суть либерализации доступа на транспортные рынки. Наиболее ярким примером административных барьеров являются разрешительная система, квотирование перевозок, различного рода процедуры выдачи разрешений перевозчикам.

В узком понимании слова административные барьеры включают различные ограничения, вводимые властями, и предусматривающие требования регистрации водителей, обязательное страхование в национальных страховых организациях, запрещения или ограничения эксплуатации отдельных транспортных средств, усложненные процедуры контроля.

**Технические барьеры** в широком смысле связаны с инфраструктурными ограничениями, в т.ч. состоянием автодорог, пропускной способностью пограничных переходов. Применительно к рынку перевозок грузов в рамках СНГ представляют собой негармонизированные между странами-членами Содружества ограничения на полную массу, габариты и осевые нагрузки транспортных средств, отсутствие взаимопризнания сертификатов взвешивания. Соглашение о введении международного сертификата взвешивания грузовых транспортных средств на территориях государств-участников СНГ, принятое на заседании Совета глав правительств Содружества 16 апр. 2004г., возможно улучшит ситуацию в этой области. Введением технического барьера является также отступление государством (временное или затрагивающее отдельный регион) от принятых на многостороннем уровне унифицированных норм стандартов.

Под **фискальными барьерами** понимаются многочисленные местные сборы, в т.ч. дорожные, а также, в ряде случаев, сборы за транзитную перевозку. Фискальные сборы тесно связаны с административными и техническими. Как правило, действующие административные или технические ограничения, предполагают возможность доступа на рынок или осуществление перевозки при несоблюдении требуемых стандартов на компенсационной основе, т.е. путем приобретения дополнительных разрешений, спецразрешений, оплаты дополнительного времени пребывания водителей или транспортных средств и т.д.

**Трансграничные барьеры** проявляются при международных перевозках в форме проблем при пересечении границ, осложняют процесс перевозок пассажиров и грузов между государствами-участниками СНГ и третьими странами. Они включают простои на пограничных пунктах, необоснованный таможенный досмотр, принудительный конвой, ограничения на транзит и др.

Зачастую барьеры в области транспорта имеют корни в национальном законодательстве государств-участников СНГ, в частности в сложившейся системе налогообложения и таможенного оформления внешнеторговых товаров.

Экономический ущерб, наносимый барьерами, значителен. Потери только российских автоперевозчиков из-за простоев на границах превысили в 2003г. 100 млн. долларов. И хотя трудно оценить суммарный объем потерь, эти данные дают представление о масштабах экономических последствий влияния барьеров на рынок международных автомобильных перевозок, в т.ч. транзитных из Китая в Европу.

Представительство IRU в Российской Федерации и СНГ предложило программу мер по ликвидации барьеров в сфере международных автомобильных перевозок, в основе которой лежит идея о необходимости двухэтапного подхода к преодолению барьеров:

Первый этап – принятие на национальном уровне каждым государством-участником СНГ шагов по замораживанию на существующем уровне имеющихся барьеров на автомобильном транспорте.

Второй этап – начало работы по снижению и ликвидации существующих барьеров как путем принятия мер на национальном уровне, так и путем принятия совместных действий в сотрудничестве с другими государствами-участниками СНГ.

Для этого предлагается создать в каждом государстве-участнике СНГ специальные межведомственные переговорные комитеты (комиссии) под руководством вице-премьеров, курирующих вопросы транспорта. В их составе должны быть сформированы по три постоянно действующие межведомственные группы соответственно трем типичным классам искуственных барьеров (проблемы пересечения границ, гармонизация технических требований и стандартов, фискальные барьеры). Кроме того, рекомендуется создать четвертую переговорную целевую группу по вопросам преодоления двух- и многосторонних барьеров.

Тематика, состав и порядок работы переговорных групп, естественно, будет варьироваться по государствам-участникам СНГ в зависимости от набора имеющихся в каждой стране проблем на автотранспорте и критичности ситуации по тому или иному барьеру. Поэтому конкретные предложения по организации переговоров должны быть сформулированы самостоятельно каждым государством-участником СНГ.

Был рекомендован также следующий общий порядок работы переговорных групп: секретариат переговорных групп по барьерам ежеквартально рассматривает ход ведения переговорного процесса – по итогам работы четырех переговорных групп – и представляет соответствующее сообщение вице-премьеру, который готовит доклад на заседаниях правительства по проблеме. Таким обра-

зом, проблемы и препятствия на пути переговорного процесса, в случае реализации этих рекомендаций, станут предметом обсуждения на соответствующих заседаниях как национальных правительств, так и органов интеграционных объединений, созданных на пространстве СНГ.

Проведенная IRU работа, а также то, что упомянутые выше барьеры в разной степени относятся к транзитным странам, дают основания полагать, что уже в среднесрочной перспективе ситуация в этой области начнет существенно улучшаться. Как уже отмечалось выше, положительным фактором является небольшое количество государственных границ (четыре), которые предстоит пересекать при движении транспортных средств по маршрутам между Китаем и ЕС. Для сравнения, в рамках проекта ТРАСЕКА предусматривается пересечение границ 14 государств, при этом в ряде случаев существуют явные политические противоречия между государствами-участниками.

Заинтересованность федеральных властей России, Украины и Казахстана в развитии транспортных систем и использовании возможности транзитных перевозок для ускорения экономического развития территорий – значимый фактор, облегчающий решение вопроса преодоления административных и бюрократических барьеров. Повышение роли транзитных перевозок специально отмечается в государственных стратегиях России, Украины и Казахстана. Правительства этих стран декларируют стремление создавать условия, облегчающие работу международных перевозчиков. Одно из главных условий эффективности развития автомобильных перевозок между Китаем и Европой – организация «зеленого коридора», что возможно путем достижения специальных договоренностей с каждой из транзитных стран.

Ожидается также, что уже в ближайшие годы будет сформирован Таможенный союз ЕврАзЭС с постепенной отменой внутренних границ, что будет содействовать свободе транзита грузов, следующих между Китаем и Европой. Вступление транзитных стран в ВТО, что предполагает приведение национальных законодательств в соответствие с международными нормами, также положительно повлияет на снижение и ликвидацию вышеупомянутых барьеров.

Статья V Генерального соглашения о торговле услугами предусматривает безусловную свободу транзита для всех членов ВТО. Есть основания ожидать, что с вступлением России в ВТО, а также присоединением Китая к системе МДП будут сняты последние торгово-политические барьеры на транзит по территории этих стран.

Что касается Казахстана и Украины, то здесь проблемы носят, главным образом, фискальный характер и должны будут решаться при переговорах с правительствами соответствующих стран об обеспечении режима наибольшего благоприятствования для этого Проекта. Учитывая, что все эти страны стремятся получить многочисленные преимущества статуса транзитной страны и право называться «мостом» между Востоком и Западом, есть уверенность, что удастся согласовать наиболее выгодные условия в каждом отдельном случае. Важно и то, что в отличие от трубопроводного и железнодорожного транспорта, всегда имеется возможность выбора альтернативного пути (и страны) следования.

Все вышесказанное подтверждает, что существующие сегодня административные барьеры, затрудняющие реализацию Проекта, являются временными и могут быть успешно преодолены путем переговоров. Об этом, в частности, свидетельствуют первые успешные «пилотные проекты», осуществляемые таможенными службами России и Украины с сопредельными государствами. Этому будет способствовать разработка унифицированных правил пропуска через границы и транзита.

### 3.10. ФАКТОРЫ РЕГИОНАЛЬНОЙ ЭКОНОМИЧЕСКОЙ ИНТЕГРАЦИИ

Гармонизация законодательной и нормативной правовой базы в области автотранспортной деятельности является важнейшим направлением развития экономических интеграционных процессов в рамках интеграционных объединений созданных на пространстве бывшего СССР, содействия торговле и туризму, повышения конкурентоспособности национальных экономик, роста благосостояния граждан.

Весьма полезным представляется опыт стран Европейского Союза по гармонизации и унификации национальных законодательных и нормативных актов в целях создания эффективной интегрированной автотранспортной системы, полностью вписанной в единый европейский внутренний рынок. Такая система создана и демонстрирует самую высокую конкурентоспособность по сравнению с любым другим видом транспорта.

Гармонизация европейских норм изначально происходила на основе наднациональных инструментов, каковыми являлись, директивы и постановления, издаваемые отдельно или совместно Европейским парламентом, Советом ЕС, Комиссией европейских сообществ, а также международные соглашения и конвенции ЕЭК ООН, к части которых присоединился и ЕС в качестве самостоятельного члена этой крупнейшей европейской международной организации.

Общеввропейское законодательство в области автотранспортной деятельности существенно отличается от нормативной правовой базы государств-участников СНГ, однако механизм преобразования «лоскутного одеяла» в единое правовое поле заслуживает весьма пристального внимания при формировании в рамках Содружества зоны свободной торговли и общего транспортного пространства, а среди отдельных государств-участников СНГ – **единого экономического пространства**, подразумевающим свободу движения товаров, услуг, капиталов и людей.

Эффективность развития и использования современных транспортных систем в государствах-участниках Содружества будет во многом определяться **развитием системности в законодательном и нормативном правовом обеспечении автотранспортной деятельности.**

В государствах-участниках СНГ необходимо создать условия для реализации общего транспортного пространства, интеграции в общеевропейскую и мировую транспортные системы, использования унифицированных транспортных технологий в соответствии с требованиями и параметрами, установленными международными соглашениями и конвенциями.

Основными направлениями региональной интеграции в части автомобильного транспорта в ближайшей перспективе должны стать:

- гармонизация законодательной и нормативной правовой базы в области автомобильного транспорта;
- ликвидация барьеров в сфере международных автомобильных перевозок;
- унификация технических стандартов на основе общепринятых международных норм.

Проведенный анализ показал, что имеется 4 наиболее перспективных направления решения этих задач:

- присоединение к международным соглашениям и конвенциям в области транспорта и приведение в соответствие с ними национальных законодательств и нормативных правовых норм;
- присоединение к существующим многосторонним соглашениям и конвенциям СНГ в области автомобильного транспорта и приведение в соответствие с ними национальных законодательств и нормативных правовых норм;
- принятие в государствах-участниках СНГ новых законодательных актов на унифицированной модельной основе (имеется удачный опыт принятия модельных законов в рамках Межпарламентской ассамблеи ЕврАзЭС);
- разработка, принятие и ратификация новых многосторонних Соглашений и конвенций СНГ в сферах, которые еще в недостаточной степени покрыты гармонизированными национальными и наднациональными нормами.

**Унификация транспортных технологий и технических стандартов в сфере автомобильного транспорта** является важнейшим элементом согласованной интеграции государств-участников СНГ в европейскую и мировую транспортные системы на основе общепринятых международных норм. Она подразумевает, с одной стороны, создание полноценной нормативной правовой базы в странах Содружества в сфере автомобильного транспорта и автодорог, с другой стороны, гармонизацию и унификацию уже действующих нормативных правовых актов.

Приоритетными сферами, в которых потребуются принятие новых унифицированных законодательных актов, являются:

- платные дороги и платность пользования инфраструктурой, концессии в дорожном хозяйстве;
- перевозки опасных грузов.

Основой для принятия этих законов должны послужить модельные законопроекты, разработка которых должна быть проведена в рамках Межпарламентской ассамблеи СНГ. Для проведения этой работы, в свою очередь, потребуются формирование инициативной группы, состоящей из депутатов государств-участников СНГ и призванной учесть интересы всех стран Содружества.

Должна также быть подготовлена соответствующая законодательная и нормативно-правовая база в такой важнейшей сфере, как модернизация парков автотранспортных средств с учетом все возрастающих экологических требований (Евро-3, Евро-4) и стимулирование инвестиций на такую модернизацию.

В отношении других важнейших законодательных и правовых актов, регулирующих автотранспортную деятельность в Содружестве, потребуются проведение работ по их анализу, определению



несоответствий и подготовке предложений по внесению поправок и дополнений. К этой группе законодательных актов относятся:

- уставы автотранспортной деятельности и Законы об основах автотранспортной деятельности;
- правила перевозок пассажиров и грузов;
- правила и технологии пропуска автотранспортных средств через государственные границы государств-участников СНГ;
- законы о безопасности дорожного движения и акты, регламентирующие вопросы оборудования автотранспортных средств, обеспечивающего безопасность;
- правовые акты, регламентирующие подготовку и переподготовку водителей;
- правовые акты, регламентирующие экологические стандарты в области автотранспортных средств, осуществляющих коммерческие пассажирские и грузовые перевозки.

Наконец, законодательные и нормативные правовые акты государств-участников СНГ должны быть приведены в соответствие с многосторонними соглашениями и конвенциями Содружества Независимых Государств и международными соглашениями и конвенциями ЕЭК ООН.

С этой целью потребуется проведение дополнительной работы по подписанию отдельными (в настоящее время не присоединившимися) странами Содружества полного пакета многосторонних соглашений и конвенций СНГ, по ускорению процессов подписания и ратификации важнейших многосторонних соглашений и конвенций СНГ в области автомобильного транспорта.

Важной составляющей региональной транспортной интеграции должно стать формирование Единого транспортного пространства ЕврАзЭС. Интеграционным комитетом ЕврАзЭС разработана Концепция формирования Единого транспортного пространства, одобренная 8 дек. 2006г. Советом по транспортной политике ЕврАзЭС.

Под Единым транспортным пространством (ЕТП) понимается совокупность транспортных

систем государств-членов ЕврАзЭС, в рамках которой обеспечиваются взаимное беспрепятственное перемещение пассажиров, грузов и транспортных средств, их техническая и технологическая совместимость, гармонизированное законодательство и нормативная правовая база в области транспорта, национальный режим при создании и функционировании транспортных компаний и единые правила конкуренции. ЕТП охватывает все виды транспорта, обслуживающего межгосударственные связи, и распространяется на поставщиков транспортных и вспомогательных транспортных услуг всех форм собственности, вне зависимости от страны учреждения.

Концепция предполагает реализацию следующих приоритетов в ходе формирования Единого транспортного пространства ЕврАзЭС:

- создание общего рынка транспортных услуг;
- обеспечение национального режима в области учреждения и функционирования транспортных компаний;
- меры по устранению барьеров на транспорте;
- совершенствование транспортной инфраструктуры, техники и технологий перевозок пассажиров и грузов;
- формирование унифицированной тарифной политики;
- меры по оптимизации транспортной составляющей в цене перевозимых товаров;
- инвестиционная политика;
- гармонизация систем налогообложения поставщиков транспортных услуг;
- унификация норм и требований при переводе персонала и найме на работу сотрудников транспортных компаний. Реализация совместных программ подготовки кадров;
- реализация транзитного потенциала государств-членов ЕврАзЭС;
- формирование согласованной политики в области транспортной безопасности, безопасности движения и защиты окружающей среды.

## Глава 4. Взгляд в будущее. Сценарии возрождения Великого шелкового пути

### 4.1. ПЕРСПЕКТИВЫ ЭКОНОМИЧЕСКОГО РАЗВИТИЯ КИТАЯ И ИНДИИ

Социально-экономические перспективы Китая и Индии представляют особый интерес. В этих странах сосредоточено почти 2/5 населения планеты и производится более 2/5 мирового ВВП. Они находятся в фазе так называемого **догоняющего развития** и им предстоит решать задачи, во многом сходные с теми, которые стоят перед Россией. Исходя из общих закономерностей развития и учитывая свою социо-культурную специфику, создавать условия для социально-экономического прогресса и интеграции в современную систему мирохозяйственных отношений. Модернизировать социальные институты в целях формирования хозяйственного механизма, способного генерировать научно-технический прогресс (НТП) и эффективно использовать его достижения.

Общественно-экономическая трансформация развивающихся стран, находящихся на перифе-

рии мирового хозяйства, неразрывно связана с положением дел в его Центре. Передовые технико-технологические, организационно-управленческие и социально-экономические стандарты зрелых экономик формируют общий мирохозяйственный порядок и прокладывают дорогу для менее развитых стран, побуждая и вынуждая их ориентироваться на эти стандарты.

Центр тяжести мировой политики и экономики постепенно перемещается в Азиатско-Тихоокеанский регион, где главными пунктами роста конкурентного потенциала экономики на протяжении последних десятилетий являются Китай и Индия.

В условиях глобализации, внешней открытости и активизации участия КНР в международных экономических отношениях расширяется доступ иностранных промышленных фирм и финансовых структур на китайский рынок. Возрастает значение обеспечения конкурентоспособности экономики Китая его руководством, которое од-

новременно защищает интересы отечественных производителей на внутреннем и внешнем рынках.

Согласно данным о конкурентном потенциале стран мира, подготавливаемым ежегодно международными исследовательскими центрами, Китай занимал в последние годы место в третьем десятке стран, опережая некоторые развитые и многие развивающиеся государства.

Для оценки конкурентного потенциала народнохозяйственного комплекса используются следующие показатели: природно-ресурсное обеспечение и эффективность использования трудовых, материальных и инвестиционных факторов производства; уровень технологического, инновационного и информационного потенциала экономики и конкретных отраслей; степень развития институциональной системы, обеспечивающей эффективность предпринимательской деятельности и поддержку производителей на внутреннем и внешнем рынках.

**Экономический потенциал КНР.** Страна имеет самое большое население в мире, превысившее в 2005г. 1,3 млрд.чел. (плотность населения – 135 чел./кв.км.), и занимает 3 место в мире по размеру территории. Численность рабочей силы превышает 750 млн.чел., или в 1,7 раза больше, чем в Индии, и в 2,4 раза – чем в ЕС, в т.ч. в Германии – в 19 раз, Великобритании – 25, Франции – 28, Италии – 31, США – 5, Индонезии – 7, Японии – 11 раз.

В последние десятилетия Китай стал «мастерской» и «сборочным» цехом мира. Наличие крупных трудовых ресурсов в условиях жесткой конкуренции на внутреннем рынке рабочей силы позволяет иностранным компаниям использовать преимущества низких трудовых издержек. Значительная численность населения КНР и невысокий уровень потребительских цен определяют существенный объем внутреннего рынка. Это определяет заинтересованность зарубежных фирм стремящихся разместить производство, ориентированное на внутренний рынок. В то же время правительство КНР стремится сохранить низкий уровень безработицы в промышленности, в связи с этим в стране будут развиваться трудоемкие производства.

По оценкам Международного института развития методов управления (IMD), по размеру ВВП Китай в 2003г. занимал 7 место в мире (расчет по текущему валютному курсу); при пересчете ВВП в паритетных ценах – второе. Объем китайского ВВП, рассчитанный по текущему курсу, составил в процентах от уровня США – 13, Японии – более 40, Германии – 63, Франции – 88, Великобритании – 89, Италии – 92. Аналогичные показатели, рассчитанные по ППС, к уровню США составляли 60%, Японии – 182, Германии – 290, Франции – 400, Великобритании – 404, Италии – 420.

Доля Китая в мировом валовом внутреннем продукте в 1990–2003гг. возросла более чем в 2 раза и достигла 4%. Однако отмечается существенный разрыв между КНР и другими странами (развитыми и многими развивающимися, а также странами с переходной экономикой) по душевому размеру ВВП и объему ВВП в расчете на один отработанный человеко-час, причем разрыв существует в оценках по текущим курсам валют и ППС.

В рейтинге конкурентоспособности, рассчитываемом IMD по 60 странам на один отработанный человеко-час, Китай в 2004г. занимал 57 место (0,967 долл. по текущему курсу и 4,387 долл. по ППС). ВВП Китая в расчете на душу населения по ППС в 2003г. (4948 долл.) составлял около 14% объема США, Японии (%) – 18, ведущих стран Западной Европы – 18–19, Сянгана – 18, Сингапура – 20, Тайваня – 22, Республики Корея – 28. По текущему курсу показатель КНР (1091 долл.) составлял менее 3% от уровня США, Японии (%) – более 3, Италии, Франции, Германии и Великобритании – 3–4, Сингапура и Сянгана – 5, Республики Корея и Тайваня – 9.

Китай обладал самым высоким показателем роста суммарного объема ВВП (9,1%), а также роста ВВП в расчете на душу населения (8,5%).

В КНР доля промышленности в приросте ВВП достигает 53%, сферы услуг – 32%, сельского хозяйства – лишь 15%. Структура ВВП Китая отличается от мировой тенденции, для которой характерно преобладание сектора услуг (в развивающихся странах – 50% и развитых – около 70%).

Такие страны, как Германия и Франция, накопили богатый опыт в развитии современной инфраструктуры, который представляет большой интерес для динамично растущих стран, в частности для Китая.

Рост объема и эффективности использования иностранных инвестиций является, по мнению руководства КНР, приоритетной задачей, достижение которой способствует усилению конкурентного потенциала страны. Вместе с иностранными инвестициями Китай заимствует передовые технологии, эффективные методы управления и хозяйствования, способствующие укреплению международной конкурентоспособности экономики страны.

По оценкам IMD, по суммарному объему валовых инвестиций (по текущему курсу валют) Китай в 2003г. занимал 5 место после США, Великобритании, ФРГ и Франции, опережая Японию, Индию, Бразилию. Однако в расчете на душу населения страна занимала место в конце шестого десятка стран (вместе с Индией, Индонезией, Колумбией и др.).

Более 70% ПИИ в Китае привлекается в обрабатывающую промышленность, а в мире, по данным World Investment Report, The Shift Towards Services, UNCTAD, 2004, отмечается тенденция к уменьшению притока ПИИ в обрабатывающие отрасли. В 1990г. их доля составляла 42%, а в 2003г. – 34% (доля сектора услуг возросла с 49 до 60%). На сектор услуг приходится не более 10% привлеченных Китаем ПИИ, однако политика либерализации рынка услуг для иностранных фирм, проводимая с дек. 2004г., обеспечит в ближайшие годы доступ значительному числу зарубежных фирм на китайский рынок услуг.

По оценкам Всемирного банка и IMD, в последние годы Китай сохранял высокие показатели конкурентоспособности, рассчитываемые по норме накопления основного капитала. Его доля в ВВП, составившая 35% в 1990г., в последние годы повысилась до 40%, что превышает показатель развитых стран.

Показателем инвестиционных возможностей страны является отношение нормы накопления к норме сбережения. Для Китая, а также большин-

ства развитых стран характерен баланс между этими показателями (отличие составляет несколько процентных пунктов), что свидетельствует о благоприятном инвестиционном климате в Китае, способствующем использованию сбережений в сфере материального производства.

По данным IMD, по уровню конечного потребления, выраженного в процентах к ВВП, Китай в 2003г. занимал 54 место (46% ВВП), уступая Индии — 70%, США (%) — 69, Индонезии — 68, Мексике — 68, Великобритании — 66. Это объясняется тем, что между инвестициями и потреблением существует обратная зависимость. Сохраняющийся длительное время высокий инвестиционный коэффициент означает низкий коэффициент потребления, причем коэффициент конечного потребления в Китае имеет тенденцию к снижению. По сравнению с развитыми странами, а также ведущими развивающимися странами данный показатель в Китае очень низок, что препятствует повышению уровня жизни. В долгосрочной перспективе такая ситуация может привести к недостаточности внутреннего потребительского спроса. Если прирост инвестиций не будет подкреплён потребительским спросом, возможен простой мощностей, чрезмерная зависимость от экспорта, снижение экономической эффективности предприятий, рост безработицы, что негативно повлияет на конкурентный потенциал экономики КНР.

В последние годы средства информатики и изделия электронной промышленности являются важнейшей статьёй китайского экспорта. С середины 80гг. экспорт высокотехнологичной продукции увеличивался ежегодно в среднем на 34%, и в 2004г., по оценке министерства коммерции КНР, на нее приходилось более 27% внешней торговли страны. Однако отечественная база экспорта высокотехнологичной продукции развита недостаточно, и предприятия с иностранным капиталом контролируют ключевые технологии и производство основного оборудования. Кроме того, 80% экспорта высокотехнологичной продукции приходится на торговлю продукцией давальческой переработки предприятиями с иностранным капиталом, и этот экспорт зависит от импорта из развитых стран оборудования и компонентов.

В 90гг. Китай входил в мировую экономику в основном за счет конкурентных преимуществ ресурсного типа — материальных и трудовых. Определенная избыточность трудовых ресурсов является чувствительной для него проблемой. Показатель официальной безработицы по официальной статистике КНР в последние 20 лет составлял 3-4% (по оценке IMD в 2003г. — 4,3%, или 11 место), а по мнению независимых китайских экспертов — 12-14%. На многих государственных предприятиях существует скрытая безработица, так как они используют избыточную рабочую силу, поступающую из сельской местности.

Для сохранения социальной стабильности и поддержания высоких темпов экономического роста, а также повышения в структуре промышленности доли высокотехнологичной продукции руководство КНР способствует развитию традиционных трудоемких отраслей.

Существуют и другие факторы, отрицательно влияющие на конкурентный потенциал экономи-

ки Китая. Как отмечается в исследовании IMD 2004г., в этой стране существуют значительные ограничения на осуществление трансграничных сделок национальными компаниями с зарубежными партнерами с целью противодействия попыткам последних установить контроль над китайскими фирмами. Отмечается несовершенство китайского законодательства, регулирующего вопросы конкуренции: оно допускает недобросовестную коммерческую практику на внутреннем рынке. Не преодолена нехватка квалифицированной рабочей силы и высококвалифицированных специалистов-управленцев.

При всех недостатках нельзя не отметить главное, что современный Китай имеет высокие темпы роста макроэкономических показателей и отличается политической стабильностью. Кроме того, в КНР государство активно участвует в формировании конкурентных преимуществ национальной экономики и развитии инфраструктуры, а наличие дешевой рабочей силы в стране способствует привлечению в китайскую экономику иностранного капитала.

Такие известные компании, как Wal-Mart Stores и Coca-Cola стремятся воспользоваться быстрым ростом потребительского спроса на китайском рынке, одном из крупнейших в мире и отличающемся повышенной динамикой своего развития. 3560 иностранных компаний вложили капитал в объеме 4,1 млрд. долл. в открытие торговых и производственных объектов разного профиля. Объем заключенных, но еще не реализованных контрактов вырос на 27,7% — до 12,8 млрд. долл.

В 2004г. Китай получил от иностранных инвесторов в общей сложности рекордный объем капитала — 60,6 млрд.долл. В 2005г. его рост оценивается не меньше чем в 10% (Deutsche Bank).

Президент компании Pirelli China отмечает привлекательность китайского рынка для бизнеса. Pirelli, будучи третьим крупнейшим производителем автомобильных шин в Европе, в нояб. 2004г. подписала соглашение о капиталовложениях в Китае в 150 млн. евро и организации там производства своей продукции с последующими поставками таким автомобилестроительным гигантам, как BMW и Daimler-Chrysler.

Крупнейшая в мире компания в области розничной торговли Wal-Mart заявила в нояб. 2004г. о намерении открыть в Китае 15 новых магазинов. Столь крупная инициатива последовала после того, как власти КНР разрешили иностранным инвесторам заниматься предпринимательством в розничной торговле.

Китай усиливает свои позиции на мировых товарных рынках. По данным Earth Policy Institute (США), он уже опередил США по объему потребляемых зерна, мяса, угля, стали. Глава этого института отмечает, что «на протяжении длительного времени США поглощали львиную долю мировых ресурсов». Однако положение быстро меняется вследствие ускоренного развития китайской экономики. В 2004г. потребление зерна в Китае достигло 382 млн.т. по сравнению с 278 млн. в США. В то же время КНР значительно отстает от Соединенных Штатов по потреблению нефти (6,5 млн.бар. в сутки по сравнению с 20,4 млн. в США).

За 20 лет, прошедшие с тех пор, как Китай открыл свои двери для внешнего мира, отрасль ав-

томобильных перевозок пережила крутой подъем, в результате которого удалось во многом преодолеть перегруженность транспорта и ее отрицательные последствия для национальной экономики. Роль автомобильных перевозок в интегрированной системе транспорта усиливается, и автомобильный транспорт является доминирующим видом транспорта в Китае.

В начале 80гг. китайское правительство начало проводить политику открытости и реформ, отменило целый ряд ограничений в области автомобильных перевозок. Рынок автомобильных перевозок становится весьма динамичным, на нем действуют предприятия с различными схемами финансирования. Были согласованы законодательные и административные основы для отрасли автомобильных перевозок, и процесс выработки законодательства и политики вступил в стадию оформления, систематизации и введения в законные рамки.

Разработка законодательства и политики развиваются в двух приоритетных направлениях, призванных обеспечить укрепление управления и ускорения реорганизации данного сектора, для создания, интегрированного, открытого, конкурентного и организованного рынка автомобильных перевозок. Для удовлетворения запросов социалистической рыночной экономики и в связи с вступлением во Всемирную торговую организацию, министерство транспорта и коммуникаций Китая перешло от своей традиционной роли по управлению транспортом к созданию соответствующего рынка, к стимулированию сдвигов в механизме работы предприятий и к реорганизации отрасли.

Китай наращивает усилия в области реформирования транспортного законодательства с тем, чтобы интегрироваться в международную практику. Проводится активная работа по ликвидации разрыва между действующей в секторе автомобильных перевозок системой законодательства и доминирующей в Китае практикой. В 2001г. министерством средств сообщения было издано Руководство по реорганизации отрасли автомобильных перевозок, заложившее солидное основание для развития отрасли. Были разработаны стратегические направления и целевые ориентиры для решения основных проблем данной отрасли в том, что касается структуры предприятий, транспортных мощностей, структуры бизнеса, организации транспорта и планировки автостанций. В частности, будет создана и укреплена схема саморегуляции. Ассоциация автомобильных перевозчиков Китая установила отраслевые нормы и правила, регулирующие пассажирские и грузовые автомобильные перевозки, которые будут играть активную роль в саморегуляции отрасли.

С точки зрения международных автоперевозок ключевым моментом должно стать присоединение КНР к Конвенции о международной дорожной перевозке (МДП) 1975г. Переговоры по этому вопросу ведутся уже несколько лет с Международным союзом автомобильного транспорта (МСАТ) и планируются к завершению в 2007-08гг. Присоединение КНР к Конвенции МДП 1975г. приведет к поэтапному открытию границ для международного транзита. Китай, несмотря на членство в ВТО, не выполняет условий Статьи

V ГАТТ о свободе транзита, и присоединение к Конвенции МДП 1975г. должно будет исправить это положение.

**Вторым по объему и темпам экономического роста государством в регионе является Индия.**

Аналитический отдел Deutsche Bank (DB) опубликовал первое исследование из серии, посвященной перспективам развития индийской экономики и последствиям ее ускоренного подъема в ближайшие 10-15 лет для Азиатского региона и мировой экономики [26].

По мнению авторов прогноза, высокие темпы экономического развития Индии объясняются процессом либерализации экономики в последние 20 лет, а также вступлением страны на путь «функционирующего рыночного хозяйства». Благодаря продолжающимся рыночным реформам ежегодные темпы роста индийской экономики повысились с 3,7% в 50-60гг. до 6% в 1992-2004гг.

Важное значение в этот период имело существенное улучшение социальных показателей. По данным МБРР доля населения, живущего за чертой бедности, уменьшилась с 50% в 50гг. до 26% в настоящее время. Детская смертность за 32г. сократилась почти в 2 раза (в 1970г. на 1 тыс. новорожденных умерло 127, а в 2002г. — 67).

Устойчивый рост индийской экономики, согласно прогнозу DB, продолжится в ближайшие 10-15 лет. Прогноз основан на благоприятной демографической ситуации, растущих капиталовложениях в сферу образования и инфраструктуру, продолжающейся успешной интеграции страны в мировую экономику.

Темпы роста экономики Индии в 2006-20гг. составят в среднем около 6% и будут самыми высокими среди 34 рассматриваемых в данном исследовании промышленно развитых стран, а также государств с динамично развивающейся экономикой. По этому показателю Индия обгонит Малайзию, Китай, Таиланд и значительно опередит США, Канаду, Бразилию и др. [26].

В соответствии с прогнозом DB, реальный валовой продукт Индии может удвоиться за 12 лет, и к 2020г. страна займет третье место в мире после США и КНР по объему ВВП, рассчитанному по паритету покупательной способности валют. Уровень ВВП Индии в 2020г. может достигнуть 40% аналогичного показателя США (в 2002г. — 27%).

Аналитики DB выделяют ряд структурных факторов, на которых основан потенциал роста индийской экономики в 2006-20гг.

Демографические тенденции. Темп роста населения Индии составляет ежегодно в среднем около 1,5%, его численность достигла почти 1,1 млрд. человек (второе место в мире после Китая).

К 2020г. темп роста замедлится до 1,3%, но Индия будет занимать по этому показателю второе место среди рассматриваемых в прогнозе 34 стран.

В 2002г. 33% населения Индии было моложе 15 лет и только 5% — старше 65 лет (возраст выхода на пенсию в стране). Поэтому в ближайшие 10-15 лет большая часть населения Индии будет находиться в трудоспособном возрасте (16-65 лет) и предложение рабочей силы будет возрастать. В 2003-20гг. ее численность увеличится на 250 млн.чел., т. е. в среднем на 15 млн. в год (каждые два года прирост рабочей силы в Индии будет равен численности рабочей силы в ФРГ в настоящее время).

Человеческий капитал. Рост экономики зависит не только от численности населения; решающее значение для развития производительных сил и научно-технического прогресса имеет качество рабочей силы. В этом отношении Индии еще предстоит сделать немало даже по сравнению со странами — ее региональными конкурентами. В 2001г. Индия расходовала на образование 12,7% госбюджета, в то время как Малайзия — 25,2%, а Таиланд — 28,3%. Посещаемость начальных школ в Индии в указанном году была ниже, чем в таких странах, как Китай, Индонезия, Малайзия, Филиппины и Таиланд. За прошедшие 50 лет доля грамотных среди населения Индии резко увеличилась — с 18% в 1951г. до 65% в 2001г. Однако для повышения производительности труда в стране, степени ее индустриализации и занятости населения вне аграрного сектора необходим дальнейший рост грамотности. Образовательный уровень населения по регионам страны различается: доля грамотных в федеральном штате Дели в 2001г. была равна 75%, в штате Бихар — только 33%.

Индия располагает значительными ресурсами хорошо подготовленных ученых, специалистов по информационным технологиям, инженеров и техников различных специальностей, большинство которых бегло говорит по-английски. В стране имеется около 1,5 тыс. научно-исследовательских институтов и 380 университетов, которые ежегодно выпускают около 200 тыс. инженеров, 300 тыс. технических специалистов и 9 тыс. аспирантов. Institute of Management Development, проанализировавший в 2004г. конкурентоспособность различных стран мира в этой области, ставит Индию по уровню инженерного потенциала на 1 место, а по количеству квалифицированной рабочей силы — на 4 место в мире. Одной из своих приоритетных задач индийское правительство считает предоставление к 2020г. всем детям в возрасте от 6 до 14 лет возможности учиться в школе.

Усиление участия в мировой торговле и привлечение иностранных капиталовложений. Хотя с 1995г. (с даты присоединения к ВТО) Индия, как указывают аналитики ДВ, заметно «открылась» для иностранных инвесторов, там все еще наблюдаются «остатки стратегии развития, ориентированной на национальную экономику». По сравнению с другими крупными странами Азии доля внешней торговли Индии в ее ВВП мала, а импортные пошлины высоки (в 2001г. они превышали в среднем 20%).

Правительство осознает необходимость дальнейшего снижения торговых барьеров и постепенной отмены ограничений на обращение капитала с целью усиления интеграции страны в мировое хозяйство. О движении в этом направлении свидетельствует недавнее снижение с 20 до 15% таможенных пошлин на несельскохозяйственные товары.

Потенциал для прямых иностранных капиталовложений в индийскую экономику значителен. Ежегодный приток прямых иностранных капиталовложений в экономику Индии в последние годы составлял в среднем лишь 0,5% ВВП (3 млрд. долл.), тогда как в КНР их поступало около 4% ВВП (45 млрд. долл.). Ситуация может измениться если произойдет дальнейший прогресс в дерегулировании индийской экономики и либерализации рынков.

Инвестиционный потенциал в сфере инфраструктуры. Вследствие хронического недобора налогов объем государственных капиталовложений в течение многих лет сокращался, что привело к проблемам инфраструктуры, которая находится в неудовлетворительном состоянии. Хотя сеть индийских автодорог по километражу вдвое больше, чем в КНР, их плохое качество позволяет Индии перевозить меньше грузов, чем ее восточному соседу. Из-за неудовлетворительного состояния оросительных сооружений низка производительность аграрного сектора: хотя в нем занято 2/3 всего населения, его доля в совокупном ВВП составляет всего 1/4. По свидетельству премьер-министра Индии М. Сингха, в ближайшие годы на развитие инфраструктуры стране потребуется около 150 млрд. долл.

Для привлечения в эту сферу прямых иностранных капиталовложений правительство отменило верхний предел для них, сохранив его лишь для сектора коммуникаций (49%). Правительство намерено в ближайшие годы направить на развитие инфраструктуры в качестве стартовых инвестиций около 15 млрд. долл. Свой вклад в финансирование этого сектора могут внести также сбережения граждан: по прогнозу ДВ, часть их доходов, поступающая на вклады в сбербанки, увеличится с 23% ВВП в настоящее время до 30% в 2020г.

Влияние экономической политики и институциональных факторов. Проводимая правительством макроэкономическая политика, несомненно, содействует росту индийской экономики. Однако при отсутствии необходимых институциональных предпосылок одной политики не всегда бывает достаточно. Так, за последние годы удалось снизить и стабилизировать темпы инфляции на уровне 5% в год. Однако для сохранения стабильности необходимо совершенствовать бюджетную политику государства. Например, в конце 80гг. из-за расточительной политики дефицит бюджета достигал 10% ВВП. Недовлетворительное состояние государственных финансов тормозило экономический рост. Доля инфраструктурных инвестиций в ВВП с начала 90гг. постоянно снижалась, а расходы в других областях (особенно процентные платежи по государственному долгу) увеличивались.

В последнее время правительство приняло меры для консолидации бюджета, поставив цель снизить совокупный бюджетный дефицит в 2008/9 фин.г. до 3% ВВП. Достижению этой цели будут также способствовать введенный в апр. 2005г. налог на добавленную стоимость и возобновление процесса приватизации государственной собственности.

В Индии, существуют необходимые институциональные условия для развития экономики: правовая система, наблюдательные органы, контролирующие рынок капиталов, ведомство по контролю за банковской деятельностью. Однако эффективность этих институтов не отвечает предъявляемым к ним требованиям. Разработанные Всемирным банком индикаторы качества создаваемых государством рамочных условий экономической деятельности, а также индикаторы препятствий для этой деятельности показывают, что Индия и в том и другом отношении заметно отстает от быстроразвивающихся азиатских

соседей, причем не только от Сингапура, но и от Китая. К числу вышеуказанных рамочных условий Всемирный банк относит контроль над коррупцией, нормально функционирующую правовую систему, эффективность правительства, политическую стабильность и соблюдение прав всех участников экономической деятельности. Что касается препятствий для такой деятельности, то эксперты Всемирного банка отмечают негибкое трудовое законодательство, существенно ограничивающее права предпринимателей (например, право увольнять рабочих), бюрократические препоны, затрудняющие регистрацию фирм и заключение договоров, и др.

Своеобразие экономического развития Индии в том, что страна как бы «перескочила» этап индустриализации и вступила в период, доминирующую роль в котором играет сфера услуг. Доля последней в ВВП уже достигла 50%. Слабое развитие индустриального сектора аналитики объясняют, правовыми ограничениями малого бизнеса и негибким трудовым законодательством. Между тем доля аграрного сектора сократилась с 60% ВВП в 1951г. до 23% в 2003/4 фин.г.

Развитие Индии необычно и в другом отношении: доля занятых в отдельных секторах экономики, несмотря на изменение ее структуры, является относительно стабильной. Большая часть рабочей силы (60%) до сих пор остается в аграрном секторе, хотя его удельный вес в ВВП, как отмечено выше, резко сократился. В сфере услуг доля занятых равна 25%, что сдерживает процесс урбанизации страны.

Сектор информационных технологий составляет 5% индийской сферы услуг, хотя потенциал его роста значителен ввиду наличия в нем достаточного количества квалифицированной рабочей силы. Преобладающими в сфере услуг, наряду с банковским, являются сектора связи и бытовых услуг.

По мнению аналитиков ДВ, Индия не сможет обойтись без расширения индустриального сектора, так как обрабатывающая промышленность необходима стране для устойчивого экономического роста и преодоления бедности. Дальнейшее развитие обрабатывающей промышленности зависит от прогресса в повышении образовательного уровня населения (более образованному сельскому населению будет легче осваивать промышленные профессии).

Развивая промышленный сектор, Индия будет становиться все более похожей на своих азиатских конкурентов, рост экономики которых в последние два десятилетия опирался на индустриализацию. Переход рабочей силы из аграрного сектора в промышленность приведет к ускорению урбанизации страны (согласно официальным прогнозам, доля городского населения в ближайшие 10-15 лет возрастет с 28 до 40%).

Прирост населения, инвестиции в основной капитал, значительные человеческие ресурсы и либерализация торговли — таковы четыре основных фактора, на основе которых аналитический отдел ДВ построил долгосрочную модель роста валового внутреннего продукта Индии. Основываясь на этой модели, аналитики ДВ прогнозируют на период 2006-20гг. средний ежегодный прирост индийского ВВП в 5,5%, средний прирост ВВП в расчете на душу населения — 3,9%. По-

скольку эта модель не учитывает такие факторы, как высокая эффективность будущих капиталовложений в инфраструктуру страны, темпы роста ВВП могут быть выше базисного прогноза и достигнут примерно 6% в год.

**Вероятность базисного сценария равна примерно 60%.** Его можно назвать сценарием «умеренных темпов реформ». Однако нельзя исключить, что реформы будут проводиться более быстрыми или более медленными темпами. Поэтому аналитики ДВ разработали два альтернативных сценария.

**Оптимистический сценарий** — «Индийский тигр» (вероятность — 30%). По этому сценарию правительство проводит «более агрессивную политику либерализации» и осуществляет реформы радикальнее и быстрее. Так, программа приватизации будет осуществляться такими же темпами, как и в 2003/4 фин.г. Открытие сфер экономики, до сих пор закрытых для инвесторов, привлечет в страну дополнительные прямые капиталовложения. Правительство инвестирует больше средств в аграрный сектор, чтобы уменьшить его зависимость от муссонных дождей. Оно не допустит увеличения «ножниц» между доходами богатых и бедных, и таким образом, предотвратит усиление социальной напряженности.

Согласно этому сценарию, ежегодный прирост ВВП в ближайшие 10-15 лет составит в среднем 7,5%. Благодаря этому темпы роста экономики приблизятся к долгосрочным ориентирам правительства, указанным в документе India Vision-2020, хотя и не достигнут их.

**Пессимистический сценарий** — «Застой реформ» (вероятность — 10%). Согласно данному сценарию либерализация экономики задержится в связи с сопротивлением проведению экономических реформ влиятельных групп. Бюджетный дефицит возрастет вследствие повышения субсидий, снижения сбора налогов и невозможности приватизировать несостоятельные государственные предприятия. Инвестиционный климат ухудшится, приток иностранных капиталовложений уменьшится. Реальный прирост ВВП в 2006-20гг. снизится в среднем до 4% в год и приблизится к медленными темпам роста экономики в 50-60гг. Такие темпы недостаточны, чтобы существенно повысить уровень жизни населения Индии.

Если сбудется базисный прогноз ДВ, то ВВП Индии в 2002-20гг. возрастет в 3 раза и достигнет 40% ВВП США. В пересчете на душу населения ВВП Индии увеличится с 2,3 тыс.долл. в 2002г. до 5 тыс. в 2020г. и достигнет нынешнего уровня азиатских стран со средними доходами (например, Таиланда), что приведет к созданию в Индии массового потребительского рынка.

Что касается перспектив развития конкретных отраслей народного хозяйства Индии, то, по мнению экспертов, от дальнейшего дерегулирования индийских рынков и интернационализации экономики страны больше выиграют, кроме ИТ-отрасли, текстильная и автомобильная промышленность, а также фармацевтика и банковский сектор.

**Информационные технологии.** В последнее время Индия стала одной из самых привлекательных стран для перевода из развитых государств производств, связанных с информационными технологиями, что вызвано стремлением международных концернов снизить издержки произ-

водства и повысить конкурентоспособность за счет низкой стоимости рабочей силы. Так, в Индии имеется много компетентных специалистов в сфере информационных технологий, предлагающих услуги по низким ценам и хорошо владеющих английским языком. В последние годы правительство Индии создает благоприятные условия для экспорта ИТ-продукции, большая часть которой поступает в США. Если же в Соединенных Штатах будет принят закон, ограничивающий перемещение производства за границу, Индия может возместить эти потери путем освоения новых рынков, в частности европейского.

Текстильная промышленность. Аналитики DB полагают, что Индия выиграла от отмены с дек. 2004г. квот на текстильные товары. В предыдущие годы эти квоты, предусмотренные Agreement on Textiles and Clothing, ограничивали экспорт многих азиатских производителей текстиля и одежды в США и страны ЕС. Отмена системы квот создает для Индии, имеющей многочисленную дешевую рабочую силу и собственное сырье (хлопок), возможности для экспорта текстильных товаров, хотя пока наибольшие выгоды от отмены квот получил Китай. Однако Индия в ближайшем будущем имеет шансы стать одним из наиболее крупных и конкурентоспособных в мире поставщиков текстиля и одежды.

Производство комплектующих для автомобильной промышленности. Ускоренными темпами осуществляется интеграция индийских производителей автомобильных комплектующих в мировую автопромышленность. Мировое производство комплектующих для автомобилей составляет 700 млрд.долл. Стремясь снизить издержки, ведущие концерны развитых стран стали перемещать производство комплектующих в Индию, располагающую квалифицированными инженерными кадрами и производственными мощностями. Выпуск автокомпонентов в Индии в 2015г. достигнет 33-40 млрд.долл. (в 2003г. — 6,7 млрд.), а экспорт этой продукции возрастет в 2015г. до 20-25 млрд. долл. (в 2003г. — 1 млрд.). Рост числа совместных предприятий в данной отрасли, создаваемых индийскими фирмами и международными концернами, будет способствовать совершенствованию технологий и производственных процессов.

Фармацевтическая промышленность. В индийской фармацевтической промышленности в ближайшем будущем могут произойти изменения, связанные с введением новой системы выдачи патентов, запрещающей выдавать их на медикаменты, подобные существующим. Многие индийские фирмы производят аналоги существующих медикаментов методом Reverse-Engineering. Однако они будут вынуждены отказаться от такой практики, что приведет к росту производства медикаментов в Индии международными фармацевтическими концернами. Несмотря на изменение патентного законодательства, Индия сохранит позиции одного из ведущих производителей фармацевтической продукции в мире благодаря наличию многочисленных квалифицированных специалистов.

Финансовый сектор. Банки способствуют развитию экономики в качестве посредников между сбережениями населения и капиталовложениями. Сбережения населения Индии поступают преимущественно на сберегательные счета в банки,

которые используют лишь небольшую их часть для кредитования, а до 25% активов вкладывают в государственные займы. По мнению аналитиков DB, это положение может измениться, если в ближайшие годы в финансовой сфере будут проведены кардинальные реформы, в т.ч. расширено участие иностранных инвесторов в банковском секторе. Так, в 2009г. планируется разрешить иностранным банкам приобретать во всех частных индийских банках пакеты акций, лимит которых может достигать 74%.

По данным Reserve Bank of India, в Индии преобладают государственные банки, которым принадлежит около 70% всех активов банковского сектора, а доля иностранных банков составляет около 10%. Расширение участия иностранных банков в индийском банковском секторе будет способствовать применению эффективных банковских технологий.

По мнению аналитиков DB, благодаря высоким темпам экономического роста, к 2020г. Индия войдет в число стран-лидеров мира по объему валового внутреннего продукта. Переход Индии на более высокую ступень развития будет обеспечено продолжением начатых более 10 лет назад экономических реформ в сочетании с благоприятной демографической ситуацией и наличием в стране значительного контингента квалифицированной рабочей силы. Несмотря на все препятствия и проблемы, в ближайшие 10-15 лет ускорится процесс интеграции экономики Индии в мировое хозяйство.

Этот процесс будет стимулировать и предоставление крупного кредита МБРР. Как сообщает International Herald Tribune, МБРР намерен предоставить Индии кредит на три года в 9 млрд. долл. для содействия развитию в сельской местности. Финансирование такой направленности соответствует курсу указанной страны на ускорение экономического роста с целью уменьшения бедности. Президент МБРР заявил о готовности банка выделять по 3 млрд. долл. в год в ближайшие три года. Он надеется, что благодаря предоставляемым финансовым средствам наименее обеспеченные слои населения Индии значительно быстрее ощутят эффект от ускоренного экономического роста.

Премьер-министр Индии М.Сингх добивается получения средств, которые позволили бы его стране в 2006-09гг. направить в общей сложности 1,74 трлн. индийских рупий (или 40 млрд. долл.) на ирригацию, жилищное строительство, электроснабжение, телефонизацию и прокладку автодорог. По четырехлетнему плану Bharat Nirman предусматривается подводка электричества к 250 млн. домов в сельской местности, сооружение 6 млн. жилых зданий, обеспечение безопасным водоснабжением 74 тыс. сел. К 2009г. каждое село (из 700 тыс.) получит по крайней мере один телефонный аппарат. В результате должен повыситься уровень жизни многих индийцев, что крайне важно в условиях, когда 350 млн.чел. из 1,1 млрд. проживающих в Индии имеют доходы не более 1 долл. в день.

Участие МБРР в финансировании на индийском направлении поможет привлечь иностранных инвесторов, улучшится оценка проектов и контроль за их реализацией. В июле 2004г. — июне 2005г. банк предоставил Индии кредит на 2,9

млрд. долл., т. е. более крупный, чем в предыдущем году (1,4 млрд. долл.).

По оценке правительственных экономистов, Индии дополнительно потребуется как минимум 150 млрд. долл. для улучшения работы аэропортов, железных дорог и других инфраструктурных объектов. Только для развития аэропортов и железных дорог в ближайшее десятилетие необходимы инвестиции в 55 млрд. долл. В течение 5 лет вложения в энергетику должны составить 75 млрд. долл., а в телекоммуникационную инфраструктуру – 25 млрд.

Государство сталкивается с большими проблемами при прямом финансировании в таком масштабе, тем более что исходя из необходимости экономии в условиях недостаточности государственных доходов, законом установлены пределы роста бюджетного дефицита до конца марта 2009г. В конце прошлого финансового года бюджетный дефицит равнялся 4,1% ВВП.

Несмотря на замедление темпов реформ, продолжающийся уже три года экономический подъем в Индии ускоряется. Если в 2004 фин.г. темпы прироста ВВП составили 6,9%, то в 2005г., они превысят 7%. Продолжают расти экспорт и прибыли индийских компаний, многие из которых значительно увеличили капиталовложения, повышаются также индексы на фондовых биржах.

Подъем индийской экономики будет продолжаться. Важнейшие структурные реформы уже осуществлены и темпы роста индийской экономики в ближайшие годы будут составлять 6,5-7%.

Индийское правительство также запланировало на ближайшее десятилетие весьма высокий годовой прирост ВВП – не менее 7%. В 2004/5 фин.г. соответствующий показатель составил 6,9%, прогноз на текущий финансовый год – 7%.

Одним из важнейших факторов, положительно влияющих на развитие экономики Индии, является ее демографическое развитие: более половины населения страны моложе 25 лет и только 5% населения старше возраста выхода на пенсию. В отличие даже от Китая, которому в будущем угрожает такое же старение населения, как и в Европе, в Индии резервы рабочей силы до 2020г. будут ежегодно увеличиваться на 250 млн.чел. Такая тенденция делает Индию потенциальным партнером Запада.

Недавно Индия, занимающая 2 место в мире после Китая по численности населения, вышла по объему ВВП на 3 место в Азии и 10 место в мире.

По мнению экспертов консалтинговой компании KPMG, Индия и Китай к середине XXI в. станут мировыми лидерами по объему ВВП. Аналитики Deutsche Bank считают, что Индия уже через 15 лет по темпам роста экономики опередит КНР и по ее масштабам займет 2 место в мире: таких успехов страна сможет добиться благодаря продолжению процесса глобализации, благоприятному демографическому развитию и продолжению экономических реформ.

#### 4.2. СУХОПУТНЫЙ ТРАНСПОРТНЫЙ МОСТ МЕЖДУ ЕВРОПОЙ И АЗИЕЙ

Анализ развития торговли между странами Азии, в первую очередь, Китаем и европейскими государствами, ситуация складывающаяся на рынке международных морских и воздушных перевозок, а также меры, предпринимаемые на меж-

дународном уровне по развитию евроазиатских наземных транспортно-экономических связей, свидетельствуют о том, что процесс возрождения Великого шелкового пути будет носить необратимый характер. Вопрос заключается лишь в том, насколько интенсивно будет происходить создание сухопутного транспортного моста между Европой и Азией, а также какова будет степень консолидации бизнеса, межправительственного сотрудничества и вовлеченности международных организаций в этот процесс.

С точки зрения сценарного подхода возможны три базовых варианта развития наземных перевозок грузов в евроазиатских сообщениях.

**Сценарий 1 – «национальный» (медленный)** – предполагает **усилия** по возрождению Великого шелкового пути и в целом по развитию евроазиатских транспортных связей **со стороны национальных правительств**. Каждое из транзитных государств при реализации данного сценария будет стремиться добиваться выгод для национальных перевозчиков и других операторов рынка и экономики в целом.

**Сценарий 2 – «региональный» (умеренный)** – подразумевает **тесное региональное, в т.ч. двустороннее сотрудничество транзитных государств**, включая реализацию перспективных интеграционных проектов, в целях совместного использования выгод географического положения и транспортных коммуникаций, унификации процесса перевозки и ликвидации различных барьеров для перевозчиков и грузов международной торговли. Кроме этого в рамках данного сценария будут реализовываться совместные бизнес-проекты, направленные на достижение максимального коммерческого эффекта при осуществлении перевозок по евроазиатским маршрутам.

**Сценарий 3 – «международный» (интенсивный)** – предусматривает концентрацию усилий по развитию сухопутного транспортного моста **между Европой и Азией со стороны международных организаций, а также альянсов, созданных транснациональными корпорациями**.

Почва для возрождения Великого Шелкового пути подготовлена применительно ко всем трем сценариям. Во многих странах уже начата реализация национальных программ и проектов, предусматривающих развитие транзитного потенциала (Сценарий 1), запущены совместные межправительственные программы, например ТРА-СЕКА (Сценарий 2), осуществляется глобальный проект ООН по «Наращению институциональных возможностей развития евроазиатских наземных и наземно-морских транспортных связей», который можно считать исследовательской стадией для Сценария 3.

Все 3 сценария тесно связаны друг с другом. Реализация Сценария 3, как самого высокоуровневого, влечет за собой комплексное использование всех возможностей, предусмотренных сценариями 1 и 2 (рис. 4.1).

Каждый из сценариев обладает целым рядом преимуществ, но в то же время и недостатков, которые показаны на рис. 4.2. Чем выше иерархический уровень того или иного проекта по развитию евроазиатских транспортных связей, тем больше возможностей для привлечения новых грузопотоков, согласованному развитию инфраструктуры, обеспечению беспрепятственного пересечения



границ, что, безусловно, определяет и скорость создания сухопутного моста Европа-Азия. Вместе с тем реализация крупных транснациональных проектов (Сценарий 3) или региональных проектов (Сценарий 2) невозможна без проведения комплекса мер на национальном уровне (Сценарий 1), в первую очередь в области развития инфраструктуры и гармонизации законодательства и регулирования с международными нормами. Реализация Сценария 3 сдерживается лишь вступлением Китая в систему МДП и открытием им своего транспортного пространства для перевозчиков из соседних государств.

Ниже сценарии возрождения Великого шелкового пути и функционирования сухопутного транспортного моста между Европой и Азией рассмотрены более подробно на конкретных примерах.

#### 4.2.1. Сценарий 1. «Национальный» или медленный

Развитие евроазиатских транспортных связей и использование транзитного потенциала является одним из важнейших приоритетов транспортной политики Белорусия, Казахстана, России, Украины, государств Центральной Азии и других стран, транспортные коммуникации которых могут участвовать в обеспечении перевозок между двумя континентами. Ниже приведена характеристика работы, осуществляемой на национальном уровне отдельными наиболее крупными транзитными государствами, по развитию евроазиатских транспортных связей.

**Казахстан.** Проблемы формирования эффективных и надежно функционирующих евразийских трансконтинентальных связей в современных условиях глобализации приобрели особую актуальность в транспортной политике Казахстана.

В Стратегии «Казахстан 2030» обеспечение конкурентоспособности отечественного транспортно-коммуникационного комплекса на мировом рынке транспортных услуг, увеличение торговых товаропотоков через территорию Республики определяются в качестве одного из важных долгосрочных приоритетов экономического развития государства. Основные направления практического решения поставленных Стратегией задач в области транспорта определены утвержденными правительством Казахстана концепциями «Государственная транспортная политика РК на период до 2008г.» и «Развитие международных транспортных коридоров Республики Казахстан».

В дополнение к этим правительственным документам была также разработана «Стратегия развития транзитно-транспортного потенциала РК на 2003–05гг.», в составе которой предложен пакет взаимоувязанных технических, организационных, экономических, правовых и других мероприятий по реализации целей и задач, направленных на комплексное развитие и совершенствование транзитно-транспортного потенциала Республики. Среди важнейших задач Стратегии названа проблема активного привлечения транзитных грузопотоков на транспортные магистрали Республики. Для достижения поставленных целей были разработаны соответствующие предложения по следующим основным направлениям:

- формирование и развитие унифицированной и гармонизированной нормативной правовой базы транспортно-коммуникационного комплекса;

- создание благоприятных режимов налогового, таможенного и других видов контроля при пропуске транзитных грузов через территорию Республики Казахстан;

- облегчение процедур пересечения границ и совершенствование других организационных воздействий при осуществлении транзитных перевозок;

- модернизация, техническое перевооружение и развитие национальных транспортно-коммуникационных сетей;

- информационно-аналитическая и научно-техническая поддержка эффективного функционирования международных транспортных коридоров;

- развитие и углубление двустороннего и многостороннего сотрудничества со странами-участницами транзитных автотранспортных коридоров;

- совершенствование тарифной политики, направленной на усиление привлекательности казахстанских участков международных транспортных коридоров.

Для условий Казахстана в соответствии с принятыми программными документами к транзитным перевозкам относятся:

- во-первых, перемещение грузов через всю территорию Казахстана (с двойным пересечением границы), осуществляемое перевозчиками других государств (нерезидентами Казахстана), с назначением груза получателям в других странах;

- во-вторых, перевозки, в случаях загрузки автомобиля казахстанского перевозчика в попутном порядке в стране завершения предыдущего рейса с назначением груза получателю в другой стране;

- в-третьих, перевозки через территорию Казахстана с перевалкой груза (укрупненных грузовых единиц) на другие виды транспорта.

В отличие от железнодорожного транзита, при котором долю тарифа за перевозку груза на казахстанском участке международного маршрута получает национальный перевозчик, за перевозку груза в прямом транзитном сообщении автотранспортом всю сумму доходов по тарифу (включая за казахстанскую часть маршрута) получает перевозчик принявший груз в стране отправления. Тем не менее, Казахстан безусловно заинтересован в развитии транзитных автомобильных перевозок через свою территорию.

Выгодность транзита для государства имеет несколько аспектов:

- транзит приносит бюджетные доходы в виде различных платежей взыскиваемых с иностранных перевозчиков (за въезд на территорию страны, пользование автодорогами, таможенные услуги, превышение габаритных параметров. Транзит сопровождается косвенными экономическими выгодами для общества (от реализации автотоплива и других ремонтно-эксплуатационных материалов, оказания различных услуг СТО, дорожных сервисных объектов);

- транзит выступает катализатором создания новых рабочих мест;

- транзит – это средство укрепления межгосударственных экономических и политических связей;

- транзит является важным фактором привлечения инвестиций в дорожное хозяйство;

- транзит способствует заимствованию и применению достижений мирового научно-технического прогресса;

- транзит стимулирует постоянную состязательность в деле взаимного улучшения условий транзитного проезда между смежными странами транзита;

- транзитные перевозки составляют значительную, притом постоянно возрастающую долю общей транспортной работы в Республике Казахстан.

В Казахстане не ведется государственной статистики в области транзитной деятельности транспорта. Поэтому информация о транзите аккумулируется, в основном, путем проведения обследований и опросов. Одно из таких обследований транзитных автомобильных грузопотоков ЗАО Научно-исследовательский институт транспорта и коммуникаций (НИИ ТК) провел в авг. 2001г., поскольку этот месяц по объему транзитных перевозок является наиболее характерным.

При обследовании наряду с результатами натурных наблюдений на международных трассах были использованы данные из журналов регистрации автотранспортных средств на всех приграничных и внутренних постах транспортного контроля за указанный месяц. После соответствующей обработки полученной информации были определены объемы международных перевозок грузов в экспортном, импортном и транзитном сообщениях.

Данные обследования автомобильных грузопотоков позволили определить основные маршруты движения автомобилей в транзитном сообщении.

Основной транзитный грузопоток из Китая в Россию и Украину проходит по маршруту: Достык-Актогай-Георгиевка-Семипалатинск-Павлодар и далее на Омск, Петропавловск или Костанай. Причем, транзитные грузопотоки в европейскую часть России ориентированы, в основном, через Петропавловск, назначением в Украину – через Костанай, а в Западную Сибирь – через Омск.

Преобладающий транзитный грузопоток из Кыргызстана в Россию проходит по маршруту: Кегень-Сарыозек-Актогай-Георгиевка-Семипалатинск-Ауыл-Рубцовск.

Из Узбекистана в Россию основная масса транзитных грузов идет по трем направлениям:

- Тажен-Бейнеу-Атырау-Уральск-Погодаево-Самара;

- Ташкент-Чимкент-Тараз-Бурубайтал-Караганда-Павлодар-Шарбакты-Кулунда;

- Ташкент-Чимкент-Кызылорда-Джезказган-Аркалык-Костанай-Кайрак-Троицк.

Транзитный грузопоток из России и стран Европы в Кыргызстан соответствует маршруту:

- Петропавловск-Астана-Караганда-Бурубайтал-Шу-Мерке-Бишкек.

Из России и стран Европы грузы попадают в Узбекистан по следующим маршрутам:

- Погодаево-Уральск-Атырау-Бейнеу;

- Погодаево-Уральск-Актобе-Кызылорда-Чимкент-Ташкент;

- Петропавловск-Астана-Караганда-Бурубайтал-Шу-Тараз-Чимкент-Ташкент.

Несомненный интерес для Казахстана представляют перевозки транзитных грузов со складов временного хранения (СВХ) на границе с КНР

отечественными автоперевозчиками. Объем этих перевозок, по данным Агентства таможенного контроля, невелик и составляет 50-100 тыс.т. ежегодно. Доходы отечественных автоперевозчиков составляют порядка 10 млн. долл.

Развитие терминальных перевозок с использованием приграничных СВХ позволит решить многие проблемы, связанные с пересечением границ иностранными водителями и автотранспортными средствами, а также с пребыванием иностранных граждан на территории страны.

Внедрение терминальной системы автомобильных перевозок в международном сообщении при господдержке под силу крупным экспедиторским компаниям, которые будут иметь оборотный парк контейнеров и/или полуприцепов и офисы или совместные предприятия в странах по маршруту перевозок.

Для активного привлечения транзитных грузопотоков в Стратегии развития транзитно-транспортного потенциала определен целый комплекс мероприятий в области совершенствования технологии пропуска транспортных средств на пограничных переходах и жесткого контроля за соблюдением установленных норм простоя АТС, устранения препятствий физической и нефизической природы, расширения сферы бесквотного режима для транзитных грузов, отмены действующей разрешительной системы.

Для обеспечения эффективного регулирования деятельности в области транзитных автоперевозок весьма актуальной в нынешних условиях является проблема учета. Автомобильные транзитные перевозки через Казахстан выполняются преимущественно (до 90%) иностранными перевозчиками, которые не охватываются национальной транспортной статистикой.

Ожидается, что в результате реализации намеченных стратегией и другими программными документами Республики Казахстан мероприятий к 2015г. может быть получен следующий эффект от развития транзитных автотранспортных перевозок:

- объем транзитных перевозок через территорию Казахстана возрастет на 20-30%, а прямые и косвенные доходы за счет транзита – в 1,5 раза;

- благодаря совершенствованию технологии пограничного пропуска АТС и улучшению дорожно-транспортной инфраструктуры на международных маршрутах сократится на 10-20% время прохождения казахстанских участков транзита, повысится качество услуг для перевозчиков;

- ожидается появление новых рабочих мест в сфере обслуживания, транспортной инфраструктуры, дорожного строительства;

- произойдет дальнейшее развитие и углубление торгово-экономических отношений с сопредельными государствами;

- кроме достижения непосредственного результата от мероприятий по развитию транзита ожидается также получение опосредствованного мультипликативного эффекта в автотранспортной отрасли в целом.

Основные направления улучшения использования имеющихся транзитных возможностей Республики конкретизированы в правительственном документе «Стратегия развития транзитно-транспортного потенциала Республики Казахстан на 2003-05гг.», содержащего детальную программу

мероприятий, выполнение которых обеспечивает решение всего комплекса проблем совершенствования и нарастания транзитно-транспортного потенциала.

Реализация положений названного документа призвана, в частности, решить такие задачи, как:

- активное привлечение транзитных грузопотоков на транспортные магистрали Республики;
- организация действенной национальной статистики в области транзитной деятельности транспорта;
- обеспечение паритетного распределения грузов (в основном фруктов и овощей) из Узбекистана в северные регионы Казахстана между перевозчиками этих республик на основе внедрения контейнерных систем перевозок;
- совершенствование технологии пропуска транспортных средств на пограничных переходах и жесткого контроля за соблюдением установленных норм простоя АТС, расширения сферы бесквотного режима для транзитных грузов, значительного упрощения или полной отмены действующей разрешительной системы.

Проведенные исследования показывают, что за счет выполнения намеченных мероприятий объем транзитных перевозок должен возрасти не менее чем на 20–30%, а прямые и косвенные доходы от этих перевозок – в 1,5 раза.

**Россия.** Российская Федерация стояла у истоков развития евроазиатских транспортных связей. Она обеспечивает их уже на протяжении 30 лет, с момента запуска Транссибирского контейнерного сервиса, наглядно показавшего, что у морских путей из Европы в Азию есть реальная альтернатива.

Развитие евроазиатских транспортных связей для Российской Федерации является одним из основных приоритетов. На территории Российской Федерации осуществляется последовательное развитие транспортных коммуникаций, в т.ч. в рамках национальных программ «Модернизация транспортной системы России (2002–10гг.)», «Дороги России» (Национальная программа развития автомобильных дорог Российской Федерации на период до 2025г.).

Россия выступила инициатором создания международного транспортного коридора «Север–Юг» и запустила его функционирование в 2000г. на основе подготовленного ею международного Соглашения, участниками которого являются 5 стран.

В Российской Федерации были подготовлены и проведены 3 международных евроазиатские конференции по транспорту (1998, 2000, 2003 гг.), в ходе которых были зафиксированы 5 глобальных евроазиатских коридоров, определен перечень последовательных шагов по развитию евроазиатских транспортных связей.

Российской Федерацией осуществляются меры по совершенствованию технологии перевозок грузов в евроазиатских сообщениях. Создан подвижной состав для перевозки контейнеров по железным дорогам с высокими, «пассажирскими» скоростями. Эффективность этого подвижного состава, а также высокие скорости доставки грузов из Азии в Европу подтвердились в ходе проведенных Российской Федерацией демонстрационных пробегов контейнерных поездов. Совершенствуются также технологии работы стыковых

пунктов и узловых морских портов, в которых осуществляется перевалка контейнеров с морского транспорта на железнодорожный.

Россия является активной участницей международных проектов по развитию евроазиатских транспортных связей, одним из которых является проект по «Наращиванию институциональных возможностей развития межрегиональных наземных и наземно-морских транспортных соединений», реализуемый совместно ЕЭК ООН и ЭСКАТО ООН.

В 2004г. Россия приняла активное участие в работе двух заседаний групп экспертов, а также представила в Секретариат ЭСКАТО ООН Национальный доклад по развитию евроазиатских транспортных связей на территории страны, содержащий детализированную информацию о каждом из евроазиатских транспортных коридоров, проходящих по территории Российской Федерации.

В ходе реализации проекта на Втором заседании экспертов (нояб. 2004г.) были идентифицированы 8 основных евроазиатских железнодорожных маршрутов, 6 из которых проходят по территории России. В части автомагистралей в Проекте зафиксированы 10 важнейших маршрутов, связывающих Европу и Азию, из них 5 проходят по территории России.

Большая часть из зафиксированных маршрутов является составными частями глобальных евроазиатских транспортных коридоров «Транссиб» и «Север–Юг».

Основным программным документом, предусматривающим широкую интеграцию Российской Федерации в мировую транспортную систему, является Транспортная стратегия России на период до 2020г., одобренная правительством РФ 28 апр. 2005г.

Транспортная стратегия является базой для единого понимания роли транспортной системы и перспектив ее развития органами государственной власти, военного управления, мобилизационными органами, органами исполнительной и законодательной власти различных уровней, хозяйствующими субъектами различных форм собственности и организационно-правовых форм, в т.ч. выполняющих мобилизационные планы, пользователями транспортных услуг.

Документ определяет приоритеты государственной транспортной политики Российской Федерации, основные направления развития опорной транспортной инфраструктуры страны, приоритетные задачи институциональных реформ на транспорте, а также основные задачи развития транспортной системы и направления их решения на отдельных видах транспорта с учетом их специфики на период до 2020г.

В первом разделе Документа определены роль государства в сфере функционирования и развития транспортной системы и пять стратегических, направлений ее реализации, а также показатели, характеризующие достижение поставленных целей.

Во втором разделе сформулированы приоритетные направления государственной транспортной политики, обеспечивающие достижение стратегических целей по следующим основным аспектам регулирования и управления: управление транспортной системой; совершенствование

финансирования и инвестиционной деятельности; повышение эффективности использования государственного имущества; регулирование рынка транспортных услуг; развитие транспортной инфраструктуры; международная деятельность; совершенствование транспортной техники, транспортных технологий и развитие транспортного машиностроения; гармонизация развития транспортной системы и повышение ее безопасности.

В третьем разделе разработаны основные направления государственной политики и необходимые структурные преобразования на отдельных видах транспорта.

В четвертом разделе сформулированы основные принципы формирования опорной транспортной сети, направления развития инфраструктуры отдельных видов транспорта и крупнейшие инфраструктурные проекты, непосредственно связанные с реализацией социально-экономических приоритетов общегосударственного значения, а также региональный разрез развития инфраструктуры.

В пятом разделе представлены этапность и механизм реализации Транспортной стратегии.

Транспортная стратегия является основой для разработки целевых программ в области транспорта и смежных с транспортом отраслях экономики, решения социальных, оборонных и других зависящих от транспорта проблем развития отдельных отраслей, регионов и экономики в целом. Положения Транспортной стратегии являются базой для единого понимания роли транспорта и перспектив его развития органами исполнительной и законодательной власти различных уровней, бизнесом, пользователями транспортных услуг, всеми слоями общества.

Максимальная реализация конкурентных преимуществ России, транзитного потенциала, обусловленных ее географическим положением является одним из ключевых направлений Транспортной стратегии России.

В Документе подчеркивается, что стратегическим интересам России отвечает развитие экспорта транспортных услуг, который может и должен быть столь же важной составляющей валового национального продукта России, как и экспорт товаров.

Предусматривается развитие экспорта транспортных услуг:

- развитие международного транзита через территорию России с использованием международных транспортных коридоров;
- повышение конкурентоспособности отечественных перевозчиков и увеличение их доли на мировом рынке транспортных услуг.

Подчеркивается, что решение всего комплекса задач возможно только на основе формирования в России транспортной инфраструктуры мирового уровня, создания прочной основы для интеграции России в мировую транспортную систему и укрепления стратегической конкурентной позиции российской экономики.

Использование транзитного потенциала России должно стать не только приоритетом развития транспортной системы, но и самостоятельной точкой роста экономики. Увеличение объема транзитных перевозок к 2010г. на 25-30% по сравнению с 2004г. может принести России дополнительно 6 млрд. долл.

В Транспортной стратегии подчеркнуто, что в борьбе за транзитные грузопотоки все чаще конкурируют не перевозчики и экспедиторы, а таможенные и транспортные технологии пересечения границ. Констатируется, что в настоящее время указанная система в Российской Федерации далеко несовершенна. Так, по данным Ассоциации международных автомобильных перевозчиков России, время простоя на автомобильных пунктах пропуска через госграницу РФ составляет до 30% всего времени оборота автомобилей в международных перевозках (потери по 14 пунктам пропуска только в ожидании въезда за 9 месяцев 2004г. составили 39 млн. долл.). Совершенствование транспортно-таможенных технологий, упрощение процедур пересечения границ, а также использование прогрессивных технологий пересечения границ также являются важнейшими направлениями содействия развитию экспорта транспортных услуг.

В соответствии с поручением правительства РФ от 9 марта 2005г. № МФ-П13-993 утверждена Концепция подпрограммы «Экспорт транспортных услуг» (9 дек. 2005г.), которая должна стать новой составной частью Федеральной целевой программы «Модернизация транспортной системы России (2002-10гг.)».

Целью Подпрограммы является обеспечение роста экспорта транспортных услуг на основе эффективного использования конкурентных преимуществ России.

Для реализации этой цели документ предусматривает решение трех важнейших программных задач:

- 1) повышение конкурентоспособности международных транспортных коридоров;
- 2) обеспечение сбалансированного и эффективного развития транспортно-технологической инфраструктуры;
- 3) повышение конкурентоспособности российских перевозчиков на мировом рынке транспортных услуг.

Решение каждой из задач предусматривает реализацию на основе господдержки комплекса мероприятий инфраструктурного и организационного характера.

В числе прочих к 2010г. должны быть обеспечены следующие показатели конечного эффекта от реализации Подпрограммы:

- увеличение объема экспорта транспортных услуг России в 2 раза, или 13,1 млрд.долл. в год;
- прирост объема транзитных перевозок через территорию России составит 25-30 млн.т.;
- доля отечественных автоперевозчиков на российском рынке международных перевозок увеличится до 50%;

Достижение целевых показателей в рамках Подпрограммы возможно при условии реализации следующих мероприятий по развитию транспортной инфраструктуры:

- проектов, направленных на повышение конкурентоспособности международных транспортных коридоров и включающих мероприятия по устранению «узких мест» на главных направлениях товародвижения и созданию альтернативных маршрутов, ускоряющих движение грузов и пассажиров;
- мер по доведению мощности транспортно-логистических комплексов до 100,8 млн.т. в год.

Подпрограмма будет реализована в 2006-10гг. в два этапа:

**На первом этапе** (2006-07гг.) акцент будет сделан на комплексе обеспечивающих мероприятий, подготовке и реализации инфраструктурных проектов высокой степени готовности.

Особое значение будет иметь реализация следующих мероприятий:

- подготовка технико-экономических обоснований и проектной документации по комплексным проектам развития транспортной инфраструктуры, реализуемым на втором этапе;
- формирование механизмов координации при разработке и реализации проектов развития транспортной инфраструктуры для объединения усилий региональных органов власти и бизнес-сообществ, заинтересованных в развитии транзита;
- научное обеспечение инвестиционных и инновационных мероприятий по развитию экспорта транспортных услуг;
- разработка механизмов финансирования проектов развития транспортной инфраструктуры на условиях государственно-частного партнерства.

**На втором этапе** (2008-10гг.) прогнозируется существенный рост экспорта транспортных услуг, в т.ч. с участием национальных компаний, что потребует смещения акцентов на финансирование капитальных вложений в основной капитал отрасли, в первую очередь на повышение конкурентоспособности международных транспортных коридоров и сбалансированное развитие транспортно-технологической инфраструктуры. В эти годы планируется реализовать основные инвестиционные и инновационные проекты подпрограммы и подготовить предложения по новым проектам.

На втором этапе реализации подпрограммы продолжится процесс роста доли внебюджетного финансирования в общем объеме инвестиционных средств, вкладываемых в реализацию проектов развития транспортной инфраструктуры.

**Украина.** Рост транснациональных транспортных потоков вызывает настоятельную потребность усиления интеграции национальных транспортных систем Украины и принятия соответствующих решений их оптимального развития на международном уровне.

Формирование согласованной транспортной политики стран Европы и Азии, направленной на углубление интеграции национальных транспортных систем, обеспечение справедливой открытой конкуренции при перевозках и предоставлении транспортных услуг с обеспечением безопасности перевозок и охраны окружающей среды осуществляется на международных транспортных конференциях под эгидой международных и региональных транспортных организаций.

Реконструкция национальной сети международных транспортных коридоров, являющихся составной частью панъевропейских МТК, в соответствии нормам и стандартам Европейского Союза, обуславливает интеграцию Украины в европейскую транспортную систему. Это особенно важно в связи с присоединением с 1 мая 2004г. к Европейскому Союзу десяти новых членов, среди которых Польша, Словакия и Венгрия непосредственно граничат с Украиной. Через территорию этих государств проходят все международные

транспортные коридоры, которые выходят на территорию Украины с Запада. Очень важным фактором является также участие Украины в развитии международных транспортных коридоров в направлении евроазиатских МТК.

Развитие национальной сети международных транспортных коридоров способствует созданию в Украине транзитного сообщения между странами Европы и Азиатско-Тихоокеанского региона и привлечению транзитных потоков через свою территорию, что повлияет на роль Украины в международном разделении труда. Качественное обеспечение транзита будет способствовать внешней торговле государства и развитию внешне-торговых связей и расширению участия транспортно-дорожного комплекса Украины в освоении перспективных грузопотоков. Это, в свою очередь, повлияет на рост доходов транспорта и дополнительных поступлений в государственный бюджет Украины, а также развитие смежных отраслей национальной экономики.

Анализ существующей загруженности по основным направлениям МТК свидетельствует, что основные объемы внешнеторговых и транзитных перевозок грузов осуществляются по международным коридорам Европа-Азия, МТК №3, МТК №9, Гданск-Одесса. По оценкам международных экспертов ООН, Европейского Союза и прогнозам иностранных и отечественных специалистов, до 2010г. ожидается увеличение товарообмена по направлениям европейской оси «Север-Юг» на 25-30, евразийской – на 30-35%. Ожидается соответствующее увеличение транзитных перевозок по территории Украины. Объемы транзитных перевозок автомобильным транспортом по территории Украины в 2010г. могут увеличиться в сравнении с 2000г. в 2,4 раза.

В целом международные транспортные коридоры отвечают потребностям в транспортном сообщении Украины с иностранными государствами. Однако, в национальной сети автомобильных дорог есть ряд участков, которые не отвечают европейским стандартам как по качеству дорожного покрытия, так и уровню сервиса на дорогах. Из-за неудовлетворительного технического состояния автомобильных дорог, значительные объемы пассажирских и грузовых перевозок осуществляются вне пределов Украины. Поэтому транзитный потенциал Украины используется пока еще не полностью.

Украина прилагает усилия по развитию международных транспортных коридоров. Реализуются Программа создания и функционирования национальной сети международных транспортных коридоров на 1998-2005гг., Комплексная программа утверждения Украины как транзитного государства на 2002-10гг., Программа создания туристической инфраструктуры на направлениях международных транспортных коридоров и основных транспортных магистралей на 2004-10гг.

В ходе реализации утвержденной правительством Украины «Программы создания и функционирования национальной сети международных транспортных коридоров в Украине», на развитие национальной сети международных транспортных коридоров, их инфраструктуры уже направлено около 1 млрд.долл. Эти средства были направлены, в основном, на развитие железнодорожных МТК. За счет кредитных ресурсов в 2004г.

закончена реализация проекта реконструкции автомобильной дороги I категории Киев–Одесса на участке от Жашкова до Краснознаменки протяженностью 235 км., которая является частью МТК №9. Верховная рада Украины по этому вопросу приняла соответствующий закон, которым предусмотрено финансирование проекта на основе кредита, который будет погашаться за счет платы за проезд.

В связи с окончанием в 2005г. срока действия «Программы создания и функционирования национальной сети международных транспортных коридоров в Украине», ГП «ГосавторансНИИ-проект» разработан новый проект «Программы развития национальной сети международных транспортных коридоров в Украине на 2006–10гг.». Предусматривается, что в развитие автомобильных МТК будет вложено 75% всех средств, предусмотренных Программой: 8,1 млрд. грн. (1,6 млрд. долл.), в т.ч. из средств Дорожного фонда 2,3 млрд. гривен. При этом, новое строительство дорог будет вестись за счет внебюджетных источников – кредитов, строительства на концессионных началах.

Реализация Программы даст возможность:

- укрепить геоэкономический потенциал Украины;
- гармонизировать национальное законодательство с международными нормами и стандартами;
- способствовать ускорению интеграции Украины в ЕС;
- обновить и укрепить потенциал развития экспорта услуг в зонах экономического тяготения к международным транспортным коридорам;
- способствовать эффективному использованию пропускной способности транспортных систем, стимулировать их развитие и совершенствование на основе внедрения новых технологий, связи и информатизации;
- улучшить экологическое состояние благодаря развитию контейнерных (комбинированных) перевозок;
- стимулировать развитие широкого спектра сопутствующих транзиту услуг, в частности разных видов страхования, развития международного туризма, заправки транспортных средств горюче-смазочными материалами, организации торговли и питания, ремонта транспортных средств, дорожного сервиса, создания новых рабочих мест в сфере производства и обслуживания.

Главной идеей всех проводимых Украиной мероприятий является усиление интеграции национальных транспортных систем, продление панъевропейских транспортных коридоров, их соединение с евроазиатскими и создание, таким образом, Евроазиатского транспортного пространства. Для этого в Украине имеются необходимые благоприятные предпосылки геополитического, экономического и технического характера.

С 1 мая 2004г. после того как Европейский Союз пополнился десятью новыми членами, Украина приобрела совершенно новый статус – статус сопредельного с Евросоюзом государства, что существенно повышает ее значение для обеспечения торговли ЕС со странами Азии.

Создалась объективная необходимость пересмотра существующей сети международных транспортных коридоров, а также выработки новой

совместной транспортной политики с расширенным Евросоюзом и сопредельными странами.

Политика Евросоюза в отношении новых соседей, в т.ч. Украины, на данный момент определяется рядом документов. Во-первых, это Белая книга Евросоюза до 2010г. «Время решать», во-вторых – директива Еврокомиссии «Развитие транспортной инфраструктуры для расширенной Европы». Основные направления будущего сотрудничества, сформулированные в этих документах: развитие приграничных регионов, пунктов пропуска; усовершенствование технологий пропуска через границу; определение перспективных направлений транспортных коммуникаций; совместная реализация транспортных проектов.

#### 4.2.2. Сценарий 2. «Региональный» или умеренный.

Наряду со скромными попытками отдельных автотранспортных компаний Казахстана, России и Украины развивать бизнес по доставке грузов из Китая и обратно, в последние два года появились более амбициозные проекты, рассчитанные на создание системы коммерческих, финансовых и логистических связей, которая позволила бы перейти к созданию реального рынка автотранспортных услуг на евроазиатском направлении. На сегодня известны два таких проекта.

**Подход Казахстана.** Имея протяженную границу с Китаем и расположенные на ней автомобильные пункты пропуска, традиционно ориентированные на обеспечение транспортно-экономических связей с КНР, Казахстан проявляет повышенный интерес к увеличению объемов и расширению географии перевозок китайских товаров, особенно на направлении между Китаем и ЕС, а также другими европейскими странами.

В этих целях была разработана технологическая схема перевозок грузов по маршруту Китай–Европа, которая включает в себя следующие основные элементы: подача автомобиля под загрузку на границе Казахстан–Китай (китайские власти не пропускают иностранные автомобили на свою территорию); принятие груза к перевозке; доставка груза получателю в Берлин; загрузка автомобиля в обратном направлении; доставка груза получателю на границе Казахстан–Китай.

Основные технические требования:

- загрузка и таможенное оформление на границе Казахстан–Китай занимает не более 24 часов;
- время оформления на границе Казахстан–Россия составляет не более 2 часов (при согласованном графике пересечения границы, как это делается при пассажирских перевозках);
- используется подвижной состав вместимостью 100 и 120 куб.м. (в соответствии с требованиями китайских грузоотправителей), в будущем вероятно использование контейнеров.

Возможны два варианта организации перевозок: с одним экипажем из двух водителей на одном автомобиле, осуществляющих полный цикл перевозки; с экипажами из сменных водителей, когда каждый экипаж осуществляет перевозку груза на конкретном участке маршрута.

Для определения коммерческой эффективности проекта была рассчитана себестоимость перевозок от границы Китай–Казахстан до Берлина и обратно по маршруту, указанному в табл. 4.1 в соответствии с данными казахстанских перевозчиков (при использовании автомобилей Iveco

190.33, Мерседес-Бенц 1735 LS и Volvo F-8932 и казахстанского персонала). Она составила 4657 долл. за один рейс (в оба конца) при средней ставке фрахта в 10,5 тыс. долл. Структура себестоимости перевозок представлена в табл. 4.2.

Согласно данным, предоставленным реальными перевозчиками, перевозка груза от границы Китая до Центра Европы характеризуется следующими показателями. Расстояние — 6 600 км., (граница Казахстана с Китаем-Берлин). Полезный объем автопоезда — 100-120 куб.м., скорость — 60 км/ч, продолжительность рейса — 10 суток (с одним экипажем) или 8,5 суток (со сменным экипажем). Затраты: топливо — 2750 долл., физические сборы — 240, разрешения — 170, зарплата водителя — 2 000, стоянки и гостиницы — 100 долл. США. Итого — 5 260 долл.

При всей относительной условности таких расчетов, исходя из средней стоимости фрахта 10,5 тыс.долл. доход «брутто» с одного рейса составляет 6 тыс.долл. Опираясь на эти данные, были произведены расчеты для «пилотного проекта» (50 автомобилей) в расчете на 4 года, которые дали показатель средней балансовой прибыли за весь период в 30-34%.

Основная статья расходов — затраты на топливо (50% в структуре себестоимости). Вторая по величине статья затрат — оплата водителей (около 20%); вероятно, этот показатель будет возрастать по мере развития проекта в связи с общим ростом квалификации используемого персонала.

Доставка 1 т. груза в Европу авиатранспортом обходится американским косметическим фирмам, производящим эти товары в КНР, в 6 тыс. долл. (не считая доставку «до двери» потребителю).

Таблица 4.1. Маршрут от границы Китай-Казахстан до Берлина

Участок маршрута	1	2	3	4
Алашанькоу/Достык .....	загрузка .....	-	24	1
Достык-Семипалатинск-Павлодар .....	движение ..	1068	19,3	1
Павлодар .....	ежедневный отдых .....	-	8	1
Павлодар-Астана-Кустанай-Троицк .....	движение ..	1036	18,8	1
<b>Итого по Казахстану</b> .....		2104		3
Таможенный пост Каерак-Троицк. тамож. контроль .....	-	24		1
Троицк-Челябинск-Уфа-Елабуга-Казань ..	движение ..	1047	18,95	1
Казань .....	ежедневный отдых .....	-	8	1
Казань-Чебоксары-Нижний Новгород-Владимир-Смоленск .....	движение ..	1178	21,1	1
Смоленск .....	тамож. контроль .....	-	12	0,5
<b>Итого по территории России</b> .....		2225		3,5
Смоленск-Минск-Брест .....	движение ..	700	12,3	1
Брест .....	тамож. контроль .....	-		
<b>Итого по территории Республики Беларусь</b> .....		700		1
Брест-Варшава-Познань-Франкфурт .....	движение ..	687	12,9	1
Франкфурт .....	тамож. контроль .....	-		
<b>Итого по территории Польши</b> .....		687		1
Франкфурт-Берлин .....	движение ..	95	1,6	1
Берлин .....	разгрузка и таможенное оформление .....	-		
Итого по территории Германии .....		95		1
<b>Всего</b> .....		5811		9,5

1. Технологическая операция; 2. Длина участка, км.; 3. Время операции, час; 4. Время пребывания, сутки.

Важным элементом концепции является то, что она не предусматривает обязательных государственных «вливаний» в развитие инфраструктуры, подтверждая тем самым, что нынешний уровень развития автодорожной инфраструктуры достаточен для того, чтобы обслуживать грузопотоки в десятки раз превышающие современный

уровень. Экономический эффект от создания сухопутного моста между Европой и Азией (даже с пропускной способностью в несколько сотен тысяч автопоездов в год) создаст благоприятные условия для инвестиций в дорожную и сопутствующую инфраструктуру государств по маршрутам следования Нового шелкового пути и создаст точки экономического роста в областях, связанных с его обслуживанием.

Таблица 4.2. Структура себестоимости организации перевозок, в долл.

США	един рейс		Всего за год
	1 а/м	в год	
1 Топливо .....	2667	46243	4624343
2 Ремонтно-восстановит. работы .....	464	8059	805985
3 Дорожные сборы .....	84	1456	145635
4 Книжки МДП, разрешения .....	340	5894	589475
6 Зарплата водителей .....	1101	19100	1910072
ИТОГО расходов .....	4657	80755	8075511
1 Оплата фрахта .....	10500	182043	18204375
<b>Итого доходов</b> .....	10500	182043	18204375
Доходы «минус» расходы .....	5842	101288	10128864

При парке автомашин в 100 ед.

Таблица 4.3. Средние исходные показатели, принятые в расчетах по

Проекту	Единицы		Значение	Примечания
1 Норма расхода топлива .....	л/100 км.		51	
2 Ремонтно-восстановит. расходы .....	долл./1 км.		0,04	
3 Длина маршрута .....	км.		11622	в оба конца
4 Ставка фрахта .....	долл.		10500	
5 Коэффициент выпуска автомобилей на линию .....			0,95	
6 Коэффициент технической готовности автомобилей .....			0,95	
7 Средняя продолжительность рейса .....	сут.		19	
8 Количество машин .....	шт.		100	
9 Цена топлива .....	долл./1 л.		0,45	

Финансирование инфраструктурных объектов, необходимых для успешной реализации Проекта (например, логистических центров по маршруту следования автопоездов), будет осуществляться из разных источников. Участникам Проекта может быть выгодно инвестировать финансовые средства в конкретные объекты. Местные фирмы могут создавать свои инфраструктурные объекты, следуя требованиям рынка, связанным с ростом транспортного потока. Возможным источником финансирования инфраструктурных проектов также могут стать кредиты международных финансовых организаций.

Реализация Проекта создаст мультипликативный эффект для каждого государства-участника и для региона в целом.

Разработаны основные этапы реализации проекта:

- презентации Проекта в Китае, ЕС и США;
- переговоры с потенциальными участниками проекта из числа американских и европейских компаний;
- организация взаимодействия с международными финансовыми учреждениями;
- разработка бизнес-плана Проекта;
- проведение маркетингового исследования и организация постоянного мониторинга рынка;
- проведение переговоров с международными инвесторами (Всемирный банк, Международная финансовая корпорация, ЭксимБанк) об их участии в финансировании Проекта;
- проведение переговоров с ведущими производителями автомобильной техники и подготовка лизинговых/кредитных соглашений.

- формирование международного консорциума и регистрация необходимых коммерческих структур;
- подписание соглашений о сотрудничестве в реализации Проекта с правительствами транзитных стран и Китая;
- реализация «пилотных проектов» и отработка главных элементов и механизмов реализации Проекта (пограничные переходы, безопасность, таможенный контроль, техобслуживание и т.д.);
- разработка программы обучения и повышения квалификации менеджеров и персонала;
- разработка системы комплексной безопасности Проекта.

По предложению Ассоциации международных автоперевозчиков Республики Казахстан (КАЗАТО), Проект был одобрен на государственном уровне, в связи с чем было выпущено специальное решение правительства Республики Казахстан. В нем, в числе прочего, предусматривались смешанное частно-государственное финансирование строительства ряда складских перевалочных комплексов на границе Казахстана с Китаем и России с ЕС. К сожалению, за год, прошедший с момента подписания этого Постановления, реализация этого проекта существенно не продвинулась. Причинами этого послужили многие факторы, в т.ч. приведенные в табл. 4.4.

**Таблица 4.4. Факторы, затрудняющие реализацию Проекта**

Отрицательные факторы/ Компенсирующие факторы, мероприятия  
Наличие таможенных и бюрократических барьеров при пересечении государственных границ.

- Вступление Китая в ВТО.
- Намерение РФ вступить в ВТО до конца 2006г.
- Небольшое количество границ (4), по сравнению с проектом ТРАСЕКА (14).
- Применение процедуры TIR.
- Заинтересованность федеральных властей РФ, Казахстана и Украины в развитии транзитных перевозок. Создание Единого экономического пространства.

Необходимость обеспечения безопасности.

- Наличие современных технических средств слежения и контроля.
- Положительный опыт транспортных компаний, проводящих перевозки Китай-Европа.
- Взаимодействие с федеральными и региональными органами правопорядка.
- Использование возможностей системы МДП.

Качество дорог, не соответствующее западным стандартам.

- На первом этапе Проекта грузопоток не столь велик, что уменьшает значимость этого фактора.
- Относительно хорошее состояние федеральных трасс в транзитных странах.

Недостаточность инфраструктурных объектов.

- Развитие Проекта индуцирует создание инфраструктурных объектов.
- Взаимодействие с региональными администрациями и местными партнерами, заинтересованными в создании инфраструктуры.
- Создание технических, логистических и промышленных центров и районов.
- Положительная динамика в росте инфраструктуры в Казахстане и России.

Высокая, относительно морского и железнодорожного транспорта, стоимость перевозки.

- Ускорение срока доставки груза.
- Возможность доставки «от двери до двери».
- Отсутствие дорогостоящей обработки и перегрузки грузов в портах.
- Невозможность доставки железной дорогой из-за малой пропускной способности Транссибирской магистрали.

- Перевозка достаточно дорогих грузов, а также товаров, требующих быстрой доставки.
- Снижение стоимости перевозки при увеличении количества рейсов.

«Евразийский транспортный проект». Несколько иной, более технологически продвинутый подход был использован при разработке второго проекта, обозначившегося в конце 2006г. Он получил название **Евразийского транспортного проекта (ЕАТП)**. В основе ЕАТП – попытка сформировать рынок международных автоперевозок на направлениях Китай/Азия-Европа путем **создания многоканальной платформы электронного бизнеса**. Этот проект возглавил известный российский предприниматель, основатель Российской товарно-сырьевой биржи К.Боровой, который рассчитывает реализовать в нем значительный опыт, накопленный за время управления РТСБ.

ЕАТП носит дополнительный, расширительный характер по отношению к проекту, реализуемому Республикой Казахстан, поскольку включает целый ряд новых и потенциально перспективных элементов.

Очевидно, что взаимодействие бизнеса кардинально изменилось. От конкурентной борьбы бизнес структуры все больше переходят к интенсивному сотрудничеству, направленному на получение обоюдно выгодных результатов. Взаимодействие бизнеса, представляющего различные сектора экономики, получившее название «бизнес для бизнеса» (B2B – Business to business), особенно активно развивается в связях производства и транспорта.

В обозримом будущем электронные технологии торговли в сочетании с развивающимся взаимодействием производственного и транспортного бизнеса будут определять развитие мировой транспортной системы, в частности послужат стимулом для дальнейшей экспансии автомобильного транспорта на новых направлениях перевозок и в новых сегментах рынка. Поэтому с учетом использования новых технологий рынок автомобильных перевозок грузов между странами Азии и Европы обладает огромным и уникальным потенциалом, как по объемам перевозок грузов, так и по их географии.

Привлечение грузов для их перевозки между Китаем и Европой по автомобильным дорогам является весьма серьезной проблемой. Грузовладельцы, как правило, весьма консервативны в выборе маршрутов перевозки своих грузов и в отсутствии наглядных примеров эффективного функционирования альтернативных сухопутных маршрутов будут по-прежнему отдавать предпочтение проверенным временем морским судорожным компаниям.

Начало реализации Евразийского транспортного проекта может стать полигоном, который докажет возможность и эффективность автодорожных перевозок из Китая в Европу. **Целью «Евразийского транспортного проекта» является создание многоканальной платформы электронного бизнеса для обслуживания автотранспортных потоков на направлении «Китай/Азия-Европа».**

Предполагается, что географически Евразийский транспортный проект будет первоначально охватывать 3 основных направления перевозок (рис. 4.3):



1) Китай-Западная Европа (транзитом по территории Казахстана, России, Латвии, Литвы);

2) Китай-Северная Европа (транзитом по территории Казахстана, России);

3) Китай-Южная Европа (транзитом по территории Казахстана, стран Центральной Азии и Турции).

Проект объединяет традиционные автоперевозки с принципиально новыми информационными и бизнес-решениями, что должно обеспечить автоперевозчикам стабильную загрузку, а грузоотправителям – снижение стоимости фрахта, дополнительных расходов на посреднические организации и, главное, – времени, которое необходимо для доставки товаров конечным потребителям.

Основу проекта представляет платформа электронной торговли транспортными услугами (тоннажом свободных автотранспортных средств). Клиенты проекта – компании-грузовладельцы КНР, Европы, США, СНГ – могут покупать на электронных торгах транспортные услуги по доставке своих товаров на направлении Европа-Азия, а также получают полный комплект услуг, включая информационное обеспечение о продвижении груза, составление транспортно-сопроводительной документации и другие услуги экспедирования, взаиморасчеты.

Электронный характер всех оказываемых услуг минимизирует расходы и время компаний-грузовладельцев. В то же время автотранспортные компании, допущенные к системе перевозок на основе целого ряда критериев, получают возможности иметь долгосрочные контракты на перевозку грузов, находить обратную загрузку и т.д., что ведет к росту эффективности их работы и повышению конкурентоспособности.

Реализация ЕАТП будет содействовать получению целого спектра эффектов на различных уровнях, условно показанных на рис. 4.4.

Основным экономическим результатом реализации Проекта должно стать сокращение издержек (времени и средств) при осуществлении доставки грузов между Китаем и Европой.

Будет создана и, возможно, станет применяться в качестве общепризнанного стандарта – электронная платформа заключения контрактов на перевозку товаров автомобильным транспортом (и/или иными видами транспорта) между Европой и Азией. В перспективе возможно распространение системы перевозок на другие направления перевозок (в частности, Китай-Европа-США и Индия-Европа-США).

Основные выгоды для компаний-производителей будут создаваться за счет:

- существенного сокращения сроков перевозки товаров и обеспечения доставки «от двери до двери»;
- снижения расходов (времени и средств) на посредников («физических» посредников – экспедиторов);
- упрощения процедур организации процесса доставки товаров потребителям (выполнения обязательств по внешнеторговым контрактам);
- возможности оформить заказ на перевозку в любое время и в любом месте, не вставая с места;
- использования справедливых рыночных цен на перевозку, установленных в ходе открытых тендеров среди транспортных компаний;

- прозрачности и простоты процедур;

- получения целого спектра дополнительных возможностей благодаря электронному характеру Проекта.

Выгоды для транспортных компаний:

- открытие нового, имеющего огромную емкость рынка перевозок на направлении Европа-Азия со всеми вытекающими последствиями для «роста» компаний и повышения их конкурентоспособности;

- решение проблем с обратной загрузкой путем аналитического поиска грузов через систему конкурса;

- снижение затрат на посредников;

- интеграция в глобальные цепочки доставки грузов на большие расстояния;

- пополнение и обновление парков подвижного состава за счет роста объемов перевозок.

Выгоды для государств Европы и Азии:

- вклад в экономический рост, увеличение занятости, мультипликативный эффект (дороги, топливо, техническое обслуживание и ремонт, сервис и питание для водителей, страхование грузов, вспомогательные услуги);

- стимулы для притока инвестиций в развитие автодорожной сети и объектов вспомогательной инфраструктуры;

- увеличение объемов национальной внешней торговли.

Выгоды для международных организаций:

- вклад в реализацию «Программы тысячелетия ООН»;

- обеспечение развития и торговли стран, не имеющих выхода к морю;

- создание альтернативы морским маршрутам перевозок;

- гарантирование торговли в случае форс-мажорных ситуаций и блокирования Суэцкого канала.

**Проблемы и риски реализации проекта.** Основной нерешенной проблемой остаются ограничения по доступу автомобильных перевозчиков иностранных государств вглубь территории Китайской Народной Республики, что не позволяет организовать бесперегрузочные сообщения.

С учетом того, что данная проблема носит временный характер, на первом этапе в рамках Евроазиатского транспортного проекта будут созданы крупные таможенные склады, в задачу которых будет входить функция распределения грузопотоков и смены седельных тягачей китайских перевозчиков на аналогичные тягачи, принадлежащие автотранспортным компаниям-участникам проекта.

Однако после присоединения Китая к Конвенции МДП 1975г. и, соответственно, к системе международных перевозок с использованием книжек МДП, проблема ограничений въезда на территорию Китая будет решена, что позволит осуществлять бесперегрузочные сообщения.

К числу основных рисков для реализации Евроазиатского транспортного проекта могут быть также отнесены:

а) возможная экономическая рецессия мировой экономики (падение спроса на продукцию, производимую в Китае и других странах) и соответствующие снижение объемов производства и перевозок;

б) кардинальные политические изменения в отдельных государствах, ведущие к закрытию сухопутных границ;

Эксперты не прогнозируют ухудшения общемировой экономической конъюнктуры и спада мировой экономики. Изменение политической ситуации с закрытием границ в государствах, по которым будут осуществляться перевозки, представляется еще менее вероятным.

**Этапы реализации проекта и планируемые результаты.** Как ожидается, на первом этапе будет осуществляться последовательное развитие перевозок на направлении Китай-Европа транзитом по территориям Казахстан, России, Украины, Молдовы, Турции, государств Закавказья.

Планируется, что в случае успешного начала Проекта к 2010г. может быть достигнут объем перевозок, эквивалентный 1-1,5 млн. ДФЭ ежегодно. Для сравнения — объем перевозок транзитных контейнеров по Транссибирской железнодорожной магистрали не превышает 0,1 млн. ДФЭ в год.

На втором этапе развитие Проекта будет идти путем увеличения числа участников и направлений перевозок, в т.ч. направлений Индия-Европа, Китай-Европа-США (рис. 4.4), Индия-Европа-США. В случае реализации благоприятного сценария объем перевозок грузов может возрасти к 2015г. до 2-3 млн. ДФЭ.

#### 4.2.3. Сценарий 3.

##### *«Международный» или интенсивный.*

Данный сценарий является глобальным по сравнению с двумя предыдущими, поскольку предполагает, что в развитии транспортных связей между Китаем и Европой и в целом между Европой и Азией примут участие крупные наднациональные структуры, не происходящие из государств-участников СНГ, а также международные организации.

По сути, международные организации уже приступили к реализации этого сценария. Начало было положено совместными усилиями Европейской Экономической Комиссии ООН (ЕЭК ООН) и Экономической и Социальной Комиссии ООН для Азии и Тихого Океана (ЭСКАТО ООН), которые инициировали разработку Совместной программы развития евроазиатских транспортных связей. Именно этот проект программы впоследствии трансформировался в глобальный проект ООН по «Наращиванию институциональных возможностей развития наземных и наземно-морских транспортных связей (2002-06гг.)», финансируемый по линии Счета развития ООН (UNDA). В части связей Европа-Азия он реализуется совместно ЕЭК ООН и ЭСКАТО ООН.

Проект носит глобальный характер и преследует такие цели как содействие международной торговле и развитию стран не имеющих выхода к морю, создание надежной альтернативы морскому транспорту с учетом имеющихся политических и инфраструктурных рисков.

Проект, реализуемый ЕЭК ООН и ЭСКАТО ООН, носит предварительный, исследовательский характер. Его основная цель — идентифицировать важнейшие маршруты, связывающие Европу и Азию, а также имеющиеся «узкие места», определить требуемый объем инвестиций в инфраструктуру и указать странам Европы и Азии на имеющиеся барьеры для их последующей ликвидации.

Реализация Сценария 3 возрождения Великого шелкового пути и развития сухопутных перевозок между Китаем и Европой связывается, с попада-

нием рынка евроазиатских перевозок в сферу интересов крупных транснациональных перевозочных и экспедиторских компаний, а также их пулов и альянсов.

В качестве примеров таких транснациональных компаний могут быть названы крупные автотранспортные компании Северной Америки, осуществляющие трансграничные перевозки на направлении Канада-США-Мексика-страны Центральной Америки, а также крупные компании по экспресс-доставке грузов, в последнее время уделяющие автотранспортной составляющей своей деятельности самое пристальное внимание.

Крупные операторы рынка с известными брендами обладают хорошими деловыми контактами с производителями товаров, например в Китае, особенно если учесть, что китайские производители сами во многом являются подразделениями крупных американских и европейских транснациональных корпораций. В этих условиях задача привлечения грузопотоков для них существенно упрощается.

Сценарий 3 возрождения Великого Шелкового пути имеет шанс на реализацию только при соблюдении целого ряда условий:

1) постепенного развития инфраструктуры и устранения узких мест по мере развития перевозок между Китаем и Европой;

2) отсутствия задержек и барьеров на всех промежуточных границах между Европой и Азией (это условие выполняется действием на всей протяженности маршрутов Конвенции МДП). Существенным препятствием является закрытость территории Китая для иностранных перевозчиков, однако и оно будет снято в ближайшем будущем после присоединения Китая к Конвенции МДП;

3) обеспечения свободы транзита — отсутствия на территории транзитных стран разрешительной квотируемой системы на транзитный проезд (данное требование совпадает с условиями Статьи V ГАТТ, поэтому страны-члены ВТО априори должны обеспечивать свободу транзита на своих территориях);

4) обеспечения национального режима по доступу к рынку грузовых перевозок. Во многом это условие будет определять успех Сценария 3 возрождения Великого шелкового пути. Либерализация международных автомобильных сообщений является одной из основных задач целого ряда транзитных стран, а также интеграционных объединений на постсоветском пространстве. Требование национальной принадлежности перевозчиков может успешно обходиться транснациональными перевозочными корпорациями путем создания на территории транзитных стран своих подразделений со статусом юридических лиц и соответствующей «местной регистрацией» автотранспортных средств.

Большой интерес вызывает Пилотный проект, к реализации которого приступает Всемирная организация автомобильного транспорта (IRU) при поддержке ЕЭК ООН и ЭСКАТО ООН.

Логика этого проекта проста: запустить демонстрационный коммерческий проект, на котором отработать в течение 12-18 месяцев все технологические, логистические, правовые и иные элементы, которые лягут в основу будущего сухопутного моста между Европой и Азией.

Пилотный проект предусматривает широкое использование преимуществ автомобильного транспорта для доставки грузов из внутренних районов Китая в Европу путем нахождения потенциальных грузоотправителей и получателей грузов как из числа транснациональных корпораций, в т.ч. оптово-розничных сетей, автосборочных производств и т.д., так и среди представителей малого и среднего бизнеса, в особой степени заинтересованных в небольших, например, поконтейнерных и адресных отправлениях.

Среди наиболее значимых преимуществ автомобильного транспорта с точки зрения получения выгод всеми участниками торгового обмена между Китаем и Европой могут быть названы:

- сокращение времени перевозок грузов,
- соблюдение точных сроков доставки грузов;
- адресность перевозки;
- сохранность грузов;
- возможность небольших (поконтейнерных) отправок без задержек, связанных с накоплением партий;
- использование сложившейся достаточной автодорожной сети, не требующей значительных первоначальных инвестиций;
- применение современного подвижного состава, позволяющем повысить экономичность, экологичность и безопасность перевозок;
- использование унифицированных технологий перевозок на основе общепринятых международных соглашений и конвенций;
- возможность перевозки любых видов грузов (контейнерных, скоропортящихся, опасных и др.);
- упрощенные процедуры пересечения границ.

Последний из перечисленных факторов особенно важен, поскольку все государства Европы и СНГ участвуют в Конвенции МДП 1975г. – важнейшем многостороннем инструменте, направленном на облегчение пересечения границ. Ожидаемое присоединение Китая к этой конвенции (по некоторым данным уже в 2007/08гг.) **создаст необходимые и достаточные условия для реализации Пилотного проекта, т.е. организации эффективных автомобильных перевозок между Китаем и Европой.**

Пилотный проект предусматривает осуществление десяти «шагов», охватывающих весь спектр действий от маркетинговой составляющей до международной поддержки развития автотранспортных сообщений между Европой и Азией.

1. Анализ экспортных возможностей китайских производителей, заинтересованных в сокращении сроков доставки товаров в Европу и использовании новых логистических цепочек.

2. Определение группы товаров, которые смогут составить основу потенциальной грузовой базы перевозок. В качестве критериев при этом могут выступать стоимость товаров, их контейнеро-пригодность, возможность транспортировки автомобильным транспортом.

3. Выбор потенциальных производителей товаров в Китае, проведение переговоров с ними с целью организации пилотных перевозок. Работа по определению потенциальных грузоотправителей должна идти по двум направлениям – с крупными транснациональными корпорациями, осуществ-

ляющими производство в Китае, и с представителями небольшого и среднего китайского бизнеса. Повышение эффективности работы с потенциальными грузоотправителями будет достигаться путем консультаций с соответствующими торгово-промышленными палатами и бизнес-ассоциациями в Китае. Второй составляющей должен стать выбор потенциальных потребителей грузов из Китая. Ими могут быть крупные дистрибуторские сети, например METRO, RAMSTOR, IKEA, WALMART, ACHAN и др. Наконец, должны быть определены потенциальные крупные компании, которые заинтересованы в значительных объемах поставок из Китая в Европу и обратно в рамках внутрифирменного перевода продукции. Ими могут выступать фармацевтические, автосборочные и иные компании, производящие свою продукцию в Китае и переводящие ее для дальнейшего использования или потребления в Европу.

4. Выбор оптимальных автодорожных маршрутов перевозки – первоначально, как подчеркивалось выше, ими могут стать направления Китай-Западная Европа, Китай-Южная Европа, Китай-Северная Европа. При этом могут быть изучены технико-экономические характеристики каждого из маршрутов с точки зрения возможности их использования для организации последующих морских перевозок из соответствующих европейских портов к Восточному побережью США.

5. Проведение консультаций и переговоров с национальными правительствами государств, по автодорогам которых будут осуществляться транзитные перевозки грузов в рамках развития Нового великого шелкового пути. Эти переговоры должны затронуть проблемы обеспечения свободы транзита грузов по национальным транспортным коммуникациям, завершения процедур присоединения к важнейшим многосторонним соглашениям и конвенциям в области транспорта с целью гармонизации технических и технологических аспектов осуществления перевозок, содействия привлечению инвестиций в модернизацию и реконструкцию международных автомагистралей, имеющих приоритетное значение с точки зрения развития связей Европа-Азия. Должны быть проведены переговоры с правительственными органами Китайской Народной Республики с целью скорейшей интеграции этой страны в систему международных перевозок, основанную на использовании механизма конвенции МДП (TIR), а также открытия национальных транспортных коммуникаций для зарубежных автоперевозчиков.

6. Проведение конкурса среди автотранспортных компаний на лучшие условия поставки грузов между Китаем и Европой. Ключевыми критериями при этом должны стать членство перевозчиков в национальных профессиональных ассоциациях, опыт работы на рынке, хорошая репутация, включая отсутствие нарушений законодательства, условий перевозок по системе МДП.

7. Осуществление пилотных перевозок отдельных видов грузов по отдельным направлениям с использованием механизма Конвенции МДП 1975г.

8. Мониторинг осуществления пилотных перевозок, анализ полученных результатов, выявление возможных «узких мест» и подготовка рекомендаций по их устранению.

9. Подготовка «Дорожной карты» по реализации Nelti и введению регулярных автотранспортных сообщений между Китаем и Европой.

10. Созыв международной организации под эгидой крупнейших международных организаций, включая ЕЭК ООН, ЭСКАТО ООН, IRU, ЕКМТ, ОЧЭС и др., а также Европейского Союза и заинтересованных стран. Конференция могла бы рассмотреть результаты проделанной работы по организации и осуществлению автомобильных перевозок между Китаем и Европой и дать ряд рекомендаций по их дальнейшему развитию.

Как показывает этот пилотный проект, международные организации могут сыграть серьезную иницилирующую роль на самом важном – начальном этапе восстановления Великого шелкового пути, когда крупные транспортные и экспедиторские компании занимают выжидательную позицию.

Международные организации могут придать процессу перевозок по новому Великому шел-

ковому пути многосторонний конвенционный характер. Заключение многостороннего межправительственного соглашения об условиях осуществления автомобильных перевозок между Европой и Азией, при условии его поддержки бизнесом, сможет придать процессу развития евроазиатских транспортных связей устойчивый и предсказуемый характер. Создание многосторонних правовых рамок функционирования сухопутного транспортного моста между Европой и Азией будет содействовать привлечению новых грузов, решению проблем безопасности перевозок и недискриминации перевозчиков.

Начало реализации автомобильных евроазиатских перевозок по Сценарию 3 будет фактически означать, что сухопутный транспортный мост между Европой и Азией создан, и у морских судоходных компаний появилась серьезная альтернатива.

## Заключение

Ускорение экономического развития мира стало результатом действия ряда факторов, прежде всего повышения эффективности хозяйственной деятельности. Масштабные структурные сдвиги в мировом хозяйстве привели к появлению новых точек экономического роста, интенсификации международного товарного обмена, увеличению объемов и расширению географии транспортных связей.

Одной из новых точек роста мировой экономики и международной торговли стал Китай. После реформ Дэн Сяопина страна показывает самые высокие в мире темпы роста производительности труда. Объемы производства и торговли Китая в последние годы растут темпами, измеряемыми двузначными величинами. Китай располагает многоотраслевым промышленным комплексом, в составе которого имеется немало крупных современных предприятий. Благодаря эффективной внутренней политики выращен многочисленный отряд квалифицированных рабочих, инженерно-технического персонала, конструкторов и ученых. Благоприятствует проведению этого курса и международная обстановка, позволяющая Китаю сосредоточиться на экономическом строительстве, активно участвовать в мировом торговом обмене и привлекать иностранные инвестиции. С момента присоединения к Всемирной торговой организации Китай – полноправный участник многосторонней торговой системы. Тысячи европейских и американских компаний, продукция которых предназначена для потребительских рынков Евросоюза и США, перевели свои производства в Китай. Китайская продукция пользуется спросом в мире, а товарные потоки из Китая в Европу и США растут из года в год.

Динамичный рост китайской экономики и объемов внешней торговли КНР привел к серьезным изменениям в характере и географии транспортных связей. Китайско-европейское и китайско-американское направления перевозок грузов превратились в один из наиболее емких, быстрорастущих и перспективных рынков транспортных

услуг. Морские судоходные компании господствуют на этом рынке, уступая лишь незначительную и очень дорогостоящую часть грузов авиаперевозчикам. Система морских перевозок начала испытывать трудности, связанные с инфраструктурой и перерабатывающей способностью морских портов и подходов к ним. К тому же доставка товаров морским транспортом из Китая в Европу и США связана с рядом перегрузок, накоплением, формированием партий в портах отправления и их разукрупнением в портах прибытия, что замедляет и без того длительный процесс морской перевозки. Ежегодные потери, связанные с омертвлением огромного количества грузов, находящихся длительное время в пути, составляют миллиарды долларов США. К тому же вспыхивающая время от времени политическая напряженность на Ближнем Востоке угрожает стабильности и безопасности морских перевозок через Суэцкий канал, что является одним из самых больших рисков международной торговли между Европой и Азией.

С учетом этих факторов различные страны и международные организации вновь обратились к идее возрождения Великого шелкового пути как альтернативе морским маршрутам и основе для стимулирования развития экономики и торговли транзитных стран. Великий шелковый путь существовал много веков назад и окончательно перестал функционировать в XX в., когда политическое противостояние, раздел мира на два враждебных лагеря, мировые и колониальные войны, а также региональные конфликты создали непреодолимые препятствия для товародвижения между Европой и Азией.

Разблокирование границ, широкая интеграция большинства стран в мировую экономику и международное разделение труда, строительство автомобильных дорог и повышение экономичности, надежности и безопасности автотранспортных средств позволяют вернуться к идее возрождения Великого Шелкового пути на качественно новой основе. Экономическая интеграция отдельных государств на постсоветском пространстве, лик-

видация внутренних границ, а также применение современных эффективных технологий беспрепятственного пересечения границ, к числу которых, в первую очередь, относится Конвенция МДП, превращают автомобильные перевозки между Европой и Азией в реальную возможность для производителей доставлять свои товары «от двери до двери» в существенно более короткие сроки.

Усилия стран и международных организаций по созданию сухопутного транспортного моста между Европой и Азией, перспективы развития торговли между двумя континентами, интересы производителей и потребителей товаров, а также созданные к настоящему времени условия для развития автодорог и автомобильных перевозок, свидетельствуют о том, что начало массовых автодорожных перевозок между Китаем и Европейским Союзом и, в более широком смысле, между странами Азии и Европы, — является лишь вопросом времени. При этом рассматриваются три возможных сценария возрождения Великого Шелкового пути — медленный (усилиями отдельных государств и национального бизнеса), умеренный (в рамках реализации инициатив по региональной экономической интеграции и совместных бизнес-проектах), интенсивный (усилиями международных организаций и транснационального транспортного бизнеса).

Разработаны и готовятся к реализации ряд проектов по запуску автомобильных перевозок грузов между Китаем и Европой в рамках создания сухопутного евроазиатского транспортного моста. Ряд инициатив, таких как «Евроазиатский транспортный проект» инициирован бизнесом, другие, как Nelti помимо поддержки бизнеса включены в число пилотных проектов, которые

будут реализовываться при содействии правительств транзитных государств и международных организаций.

Транзитные государства уже реализуют национальные транспортные программы, целью которых является развитие инфраструктуры, содействие развитию международных автомобильных перевозок, гармонизация законодательства с международными нормами и реализация мер по упрощению пересечения границ. Мощный толчок возрождению Великого шелкового пути могут дать международные организации и структуры международного транспортного и экспедиторского бизнеса. Можно считать, что стартовой точкой отсчета для реализации этой возможности станет ожидаемое в 2007-08 гг. присоединение Китая к Конвенции МДП 1975 г.

Однажды начавшись, евроазиатские автоперевозки дадут толчок длительному саморазвивающемуся процессу роста парков автотранспортных средств, строительства и реконструкции дорог, созданию в транзитных странах большого числа рабочих мест и значительному мультипликативному эффекту в ряде вспомогательных и поддерживающих секторов экономики.

Создание надежного сухопутного моста будет означать появление реальной альтернативы морским маршрутам и, следовательно, содействовать безопасности и независимости торговли на случай кризисных ситуаций в районе Суэцкого канала и очагов напряженности на Ближнем Востоке.

Кроме того, это будет означать вовлечение транзитных стран в сферу цивилизованных торговых отношений, поскольку активная и взаимовыгодная торговля является гарантом мира для всех участвующих стран, благополучия и процветания для их граждан.

## Список использованной литературы

1. Annual Bulletin of transport statistics for Europe and North America. Economic Commission For Europe, Geneva, 2004.
2. First Regional Meeting on Trade and Transport Facilitation in the Landlocked and Transit Countries Bangkok, 10-11 October 2005.
3. International trade statistics 2006. World Trade Organization report. Geneva, 2006.
4. Official Journal of the European Union.
5. Statistics of road traffic accidents in Europe and North America. Economic Commission For Europe, Geneva, 2004.
6. World Investment Prospects to 2010: Boom or Backlash. Economist Intelligence Unit, 2006.
7. World Investment Report 2006. UNCTAD: New York and Geneva, 2006.
8. Review of Maritime transport 2006. UNCTAD: New York and Geneva, 2006.
9. Business Week о расширении международной деятельности ТНК из стран с развивающимися рынками. БИКИ № 112 (2006).
10. Автомобильный транспорт Казахстана 2003-2004. Ежегодный доклад (Синяя книга IRU). Москва, 2004 г.
11. Автомобильный транспорт России 2002-2003. Ежегодный доклад (Синяя книга IRU). Москва, 2003 г.
12. Автомобильный транспорт России 2003-2004. Ежегодный доклад (Синяя книга IRU). Москва, 2004 г.
13. Автомобильный транспорт Украины 2004-2005. Ежегодный доклад (Синяя книга IRU). Москва, 2005 г.
14. Аналитическая записка «Концепция согласованной транспортной политики государств-участников СНГ на период до 2010 г.».
15. Аналитическая записка к совместному заседанию коллегий министерства транспорта Российской Федерации и министерства транспорта Украины с участием министерства путей сообщения Российской Федерации. Москва, 2002 г.
16. Аналитическая записка о вступлении в силу договоров, подписанных в рамках СНГ. — М., 2002 г.
17. Аналитический доклад ЗСТ «Андское сообщество».
18. Беларусь и Россия. 2003. Статистический сборник. Министерство статистики Республики Беларусь, Госкомстат России. Москва, 2003 г.
19. В мировом автомобилестроении. БИКИ № 11-12 (2006).
20. Экономика Китая. БИКИ № 113 (2006).
21. Декларация государств-участников Соглашения о формировании Единого экономического пространства от 19 сент. 2003 г.

22. Декларация Третьей международной евроазиатской конференции по транспорту (г. Санкт-Петербург, 11-12 сент. 2003г.).
23. Договор о Европейском Союзе. Консолидированная версия. Документы Европейского Союза. – Т.6. М., 1994г.
24. Документы, учреждающие Европейские сообщества. Документы Европейского Союза. Т.1. М., 1994г.
25. Единый европейский акт. Договор о Европейском Союзе. Документы Европейского Союза. Т.2. М., 1994г.
26. Индия приближается к Китаю по темпам роста ВВП. БИКИ №70 (2006).
27. Интернет сайт [www.euroa.eu.int/eur-lex](http://www.euroa.eu.int/eur-lex).
28. Информационно-аналитическая записка об итогах очередного заседания совета глав правительств СНГ (Чолпон-Ата, Кыргызская Республика, 16 апр. 2004г.).
29. Информационно-аналитическая записка об итогах Ялтинского саммита СНГ 18-19 сент. 2003г.
30. Информационное сообщение об итогах 15 заседания Группы высокого уровня по формированию Единого экономического пространства (14-15 сент. 2004г., Астана, Казахстан).
31. К проникновению иностранного капитала в дорожно-строительное машиностроение КНР. БИКИ №140 (2006).
32. Кишиневская Декларация о барьерах на международном автомобильном транспорте в странах СНГ.
33. КНР – экономический рост и социальные диспропорции. БИКИ №47 (2006).
34. КНР расширяет экспорт автомобильной техники. БИКИ № 134 (2006).
35. КНР расширяет экспорт автомобильной техники. БИКИ №134 (2006).
36. КНР снижает импортные пошлины на автомобили и комплектующие. БИКИ №№71-72 (2006г.).
37. Концепция согласованной транспортной политики государств-участников СНГ на период до 2010г. Проект, вынесенный на рассмотрение Экономического совета СНГ, апр. 2004г.
38. Концепция сотрудничества стран СНГ по формированию общего транспортного пространства на период до 2010г.
39. Концепция формирования Единого экономического пространства. Приложение к Соглашению о формировании Единого экономического пространства Ялта, 19 сент. 2003г.
40. Концепция формирования Единого экономического пространства. Приложение к Соглашению о формировании Единого экономического пространства. Ялта, 19 сент. 2003г.
41. Краткосрочные перспективы прямых иностранных инвестиций в мировой экономике. БИКИ №141 (2006).
42. Крупные ассигнования на развитие западных районов КНР, БИКИ №84 (2006).
43. Материалы 1 Конференции МСАТ по автотранспортным перевозкам «Европа-Азия» (Иркутск, Сент. 2001г.).
44. Материалы XXIII заседания Координационного Транспортного Совещания СНГ (Душанбе, 3-4 нояб. 2003г.).
45. Материалы Ассоциации международных автомобильных перевозчиков Российской Федерации
46. Материалы Ассоциации международных автомобильных перевозчиков Украины
47. Материалы Белорусской ассоциации международных автомобильных перевозчиков
48. Материалы девятого заседания Совета по транспортной политике при Интеграционном комитете ЕврАзЭС.
49. Материалы конференции МСАТ (Иркутск, сент. 2001г.).
50. Материалы Союза международных автомобильных перевозчиков Республики Казахстан
51. МВФ о положении в экономике развивающихся стран Азии на современном этапе. БИКИ № 56-57 (2006).
52. МВФ о развитии мировой экономики. БИКИ №54-55 (2006).
53. МВФ о состоянии и перспективах развития мировой экономики. БИКИ № 125 (2006).
54. Международные соглашения и конвенции в области транспорта. Информация о присоединении. Подготовлено под эгидой Европейской экономической комиссии ООН. Женева, КВТ ЕЭК ООН, май 2003г.
55. Модернизация транспортной системы России (2002-2010 гг.). Федеральная целевая программа. Министерство транспорта Российской Федерации. М., 2002г.
56. Многостороннее Соглашение о международном транспорте по развитию коридора Европа-Кавказ-Азия.
57. На рынке машин и оборудования КНР. БИКИ №64 (2006).
58. О мировом рейтинге конкурентоспособности стран. БИКИ №61 (2006).
59. О положении с прямыми иностранными инвестициями в мире. БИКИ №130 (2006).
60. О развитии российско-китайских внешнеэкономических отношений. БИКИ №85 (2006).
61. О развитии российско-китайских внешнеэкономических отношений. БИКИ №86 (2006).
62. О развитии торгово-экономических связей между Российской Федерацией и КНР. БИКИ №80 (2006).
63. О роли Китая в мировой экономической конкуренции. БИКИ №147 (2005).
64. Об итогах деятельности автомобильного, городского пассажирского и промышленного транспорта в 2003г. и задачах на 2004г. Аналитический обзор. Материалы к расширенному заседанию коллегии минтранса России. М., 2004г.
65. Об итогах деятельности автомобильного, городского пассажирского и промышленного транспорта в 2005г. и задачах на 2006г. Аналитический обзор. Материалы к расширенному заседанию коллегии минтранса России. М., 2006г.
66. Об экономике развивающихся стран Азии в 2004-06гг. БИКИ №114 (2005).
67. Оценка последствий для США расширения торговли с Китаем. БИКИ №21 (2006).
68. Перспективы структурных изменений в Китайском экспорте. БИКИ №49-50 (2006).
69. Перспективы деятельности Volvo в КНР. БИКИ №57 (2006).
70. Позиции ЕС и США в отношении валютной политики КНР. БИКИ №42 (2006).
71. Правовое регулирование автотранспортной деятельности в Европейском Союзе. Неофициальный сокращенный перевод с английского языка директив и постановлений ЕС. М., Постоянное представительство IRU в России и СНГ, 2003г.
72. Правовое регулирование автотранспортной деятельности в Европейском Союзе. Неофициаль-

ный сокращенный перевод с английского языка директив и постановлений ЕС. М., Постоянное представительство IRU в России и СНГ, 2003г.

73. Проблемы и перспективы экономического взаимодействия государств-участников СНГ (доклад председателя исполнительного комитета – исполнительного секретаря СНГ Ю.Ф. Ярова).

74. Прогноз развития инфраструктуры мирового автомобильного и железнодорожного транспорта. БИКИ № 120 (2006).

75. Развитие приграничной торговли между Китаем и Индией. БИКИ №87 (2006).

76. Резолюция ЭСКАТО ООН №48/11 «Об облегчении пересечения границ».

77. Результаты Уругвайского раунда многосторонних торговых переговоров: Правовые тексты. М., МАИК «Наука/Интерпериодика», 2002г.

78. Соглашение о формировании Единого экономического пространства (Ялта, 19 сент. 2003г.).

79. Содружество Независимых Государств в 2003г. Краткий справочник/ Межгосударственный статистический комитет СНГ. Стат. сборник, М., 2004г.

80. Содружество Независимых Государств. Исполнительный комитет. Аналитическая записка о первоочередных шагах и краткосрочных перспективах развития взаимодействия государств-участников СНГ в экономической сфере.

81. Содружество Независимых Государств. Межгосударственная программа развития рынка международных транспортных услуг. Проект. М., 2003г.

82. Структурные сдвиги в китайском экспорте. БИКИ №93 (2006).

83. Темпы экономического роста Китая выше, чем ожидали эксперты. БИКИ №123 (2006).

84. Транспортная стратегия Казахстана до 2020г. Проект, Астана, дек. 2004г.

85. Транспортная стратегия Российской Федерации. Проект. Москва, дек. 2004г.

86. Транссибирская магистраль. М., ОАО РЖД, 2006г.

87. Усиление несбалансированности в торговле между КНР и США. БИКИ №92 (2006).

88. Устойчивое развитие в меняющемся мире. Преобразование институтов, рост и качество жизни. Доклад Всемирного банка о мировом развитии 2003г. М., «Весь мир», 2003г.

89. Э. Ртвеладзе «Великий шелковый путь». Государственное научное издательство «Узбекистон миллий энциклопедияси», Ташкент, 2002.

90. ЮНКТАД о положении с прямыми иностранными инвестициями в 2004г. БИКИ №118, 119 (2005).

91. ООН. Экономический и социальный совет. Основная сессия 2005г. Мировое экономическое положение и перспективы на середину 2005г. Нью-Йорк, 29 июня-27 июля 2005г.

92. World trade Report 2005. World Trade Organization, Geneva, 2005.

93. Генеральная ассамблея ООН. Резолюция 56/180 от 21 дек. 2001г. «Конкретные действия в связи с особыми нуждами и проблемами развивающихся стран, не имеющих выхода к морю»

94. Генеральная ассамблея ООН. Резолюция 57/242 от 20 дек. 2002г. «О созыве Международной конференции министров развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, и развивающихся стран транзита и стран-доноров и представителей международных учреждений, занимающихся вопросами финансирования и развития, по вопросу о сотрудничестве в области транзитных перевозок»

95. Transit Transport Issues in Landlocked and Transit Developing Countries. United Nations. New York and Bangkok, 2003. Publication#E.03.II.F.53

96. Генеральная ассамблея ООН. Доклад Международной конференции министров развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, развивающихся стран транзита и стран-доноров, а также представителей международных учреждений, занимающихся вопросами финансирования и развития, по вопросу о сотрудничестве в области транзитных перевозок. A/Conf.202/3, Алматы, 28-29 авг. 2003г.

97. United Nations. Almaty Programme of Action: Addressing the Special Needs of Landlocked Countries within a New Global Framework for Transit Transport Cooperation for Landlocked and Transit Developing Countries. A/Conf.202/L.2. Almaty, Kazakhstan, 28 and 29 August 2003.

98. United Nations. Office of The High Representative For The Least Developed Countries, Landlocked Developing Countries and Small Island Developing States (OHRLLS). Roadmap Implementation Of The Almaty Programme of Action. New York, 4 February 2004.

99. UN ESCAP. Trade Facilitation Framework. Bangkok, 2003.

100. ЕЭК ООН. 66 сессия КВТ ЕЭК ООН. Тенденции и экономика транспорта. Декларация Третьей Международной евроазиатской конференции по транспорту (Санкт-Петербург, 11 и 12 сент. 2003г.). E/TRANS/2004/12, 11 December 2003.

101. UN Economic Commission for Europe. Inland Transport Committee. Working Party on Transport Trends and Economics. Euro-Asian Transport Links. Common ECE/ESCAP Strategic Vision for Euro-Asian Transport Links. Document TRANS/WP.5/2001/14. 21 November 2001.

102. ЭСКАТО ООН. «Основные вопросы в области транспорта и связи. Развитие инфраструктуры наземного транспорта в Азии: усовершенствованная стратегия осуществления проекта АЛТИД» Документ E/ESCAP/CTC (3)/2 от 13 окт. 1997г.

103. ЭСКАТО ООН. Доклад регионального совещания по подготовке проекта межправительственного соглашения по сети трансазиатских железных дорог 22-23 нояб. 2004г.

## ПРИЛОЖЕНИЯ

## Приложение 1

## Краткая характеристика отдельных государств, участвующих в проекте восстановления Великого шелкового пути

## 1. КИТАЙСКАЯ НАРОДНАЯ РЕСПУБЛИКА

Китайская Народная Республика (КНР) со столицей Пекин расположена в Восточной Азии между Северной Кореей и Вьетнамом и ограничена Восточно-Китайским морем, Корейским заливом, Желтым морем, Южно-Китайским морем. Общая площадь составляет 9596,96 тыс.кв.км., в т.ч. суша – 9326,41 тыс.кв.км. и море – 270,55 тыс.кв.км.

Протяженность сухопутных границ составляет 22117 км., в т.ч. со следующими государствами: Афганистаном – 76 км.; ; Бутаном – 470 км.; Бирмой – 2185 км.; Индией – 3380 км.; Казахстаном – 1533 км.; Северной Кореей – 1416 км.; Кыргызской Республикой – 858 км.; Лаосом – 423 км.; Монголией – 4677 км.; Непалом – 1236 км.; Пакистаном – 523 км.; Россией на северо-востоке – 3605 км. и на северо-западе – 40 км.; Таджикистаном – 414 км.; Вьетнамом – 1 281 км.; региональные границы: Гонконг – 30 км., Макао – 0,34 км. Протяженность береговой линии – 14 500 км.

Численность населения КНР на июль 2005г. превысила 1,3 млрд.чел.; среднегодовой прирост населения 0,58%.

По оценке за 2005г. ВВП составил 1,8 трлн.долл. США, при этом прирост ВВП по официальным данным равняется 9,2%, ВВП на душу населения – 6200 долл. США. В июне 2006г. Всемирный Банк объявил, что КНР по итогам 2005г. стала четвертой по величине ВВП державой мира, опередив Великобританию и Францию.

ВВП распределяется по секторам экономики следующим образом: сельское хозяйство – 14,4%, промышленность и строительство – 53,1%, сфера обслуживания – 32,5%.

Численность трудоспособного населения составляет 791,4 млн.чел. (по оценке за 2005г.), в том числе заняты в сельском хозяйстве 49%, в промышленности – 22%, в сфере обслуживания – 29% (по оценке за 2003г.).

Инвестиции в 2005г. (оценка) составили 43,6% от ВВП. К отраслям, приоритетным для зарубежных капиталовложений, относятся сельское хозяйство, лесное хозяйство, животноводство, текстильная промышленность, энергетика, металлургия, нефтяная, нефтехимическая и химическая промышленность, машиностроение, электронная промышленность, производство строительных материалов, производство медицинского оборудования, аэрокосмическая промышленность, перспективные отрасли развития (микроэлектроника, новые материалы, биотехнологии, информационные технологии, новые виды источников энергии, энергетические технологии повышенной эффективности, защита окружающей среды), оказание производственных и консультационных услуг.

Сельское хозяйство производит такие культуры как рис, пшеница и др. зерновые, хлопок, масличные культуры, фрукты и овощи, свинину, рыбу.

Промышленность представлена черной металлургией (КНР занимает третье место в мире по выплавке стали), цветной металлургией (алюминий и др. металлы), машиностроением (текстильная промышленность, производство бытовой электроники, машин и оборудования, включая автомобили, железнодорожные вагоны и локомотивы, суда и самолеты, телекоммуникационное оборудование, вооружения, коммерческие космические спутники и др.), нефтяной, нефтехимической и химической отраслями.

Таблица 1. Отдельные макроэкономические показатели развития КНР в 2000-04гг.

Показатель	2000г.	2001г.	2002г.	2003г.	2004г.
ВВП, млрд.долл.	1198,5	1324,8	1453,8	1641,0	1931,7
Валовой национальный доход (ВНД), «Атлас-методу» ВБ, млрд.долл. США	1168,9	1273,2	1406,8	1631,4	1937,0
ВНД на душу населения, долл. США в год	930,0	1000,0	1100,0	1270,0	1500,0
Прямые иностранные инвестиции (чистые вложения), млрд. долл. США	38,4	44,2	49,34	53,54	54,94
Внешняя торговля товарами, % от ВВП	39,6	38,5	42,7	51,9	59,8
Доля экспорта товаров и услуг в ВВП, %	23,3	22,6	25,1	29,6	34,0
Доля импорта товаров и услуг в ВВП, %	20,9	20,5	22,6	27,4	31,4
Удельный вес высокотехнологичной продукции в экспорте промышленных товаров, %	18,6	20,6	23,3	27,1	29,8
Добавленная стоимость, полученная в промышленности, % от ВВП	45,9	45,2	44,8	46,0	46,2
Добавленная стоимость, полученная в секторах услуг, % от ВВП	39,3	40,7	41,7	41,5	40,7
Дефлятор ВВП (инфляция), %	2,1	2,1	0,6	2,6	6,9
Прирост населения, %	0,7	0,7	0,7	0,6	0,6
Потребление электрической энергии, квт. на душу населения	992,7	1,069,3	1,184,2	1,378,5	-
Уд. вес автодорог с твердым покрытием, %	-	-	78,3	79,5	-

Источник: Всемирный Банк

За последние 25 лет экономика КНР претерпела коренные изменения. Реформы, проводимые китайским правительством, привели к весьма впечатляющим темпам роста. Постепенное введение рыночных механизмов, происходящее под государственным контролем, наряду с созданием благоприятного для зарубежного капитала инвестиционного климата позволило эффективно использовать громадный потенциал природных и человеческих ресурсов.

Темп роста промышленного производства по оценке за 2005г. составил 27,7%. В 2004г. произведено электроэнергии – 2,19 трлн.квтч., нефти – 3,5 млрд.бар.

Стабильно развивается внешняя торговля. По оценочным данным в 2005г. экспорт составил 752,2 млрд.долл. США fob (важнейшие партнеры в 2004гю: США – 21,1%, Гонконг – 17%, Япония – 12,4%, Южная Корея – 4,7%, Германия – 4%), импорт – 631,8 млрд. долл. США cif (партнеры в 2004гю: Япония -16,8%, Тайвань – 11,4%, Южная Корея – 11,1%, Германия – 5,4%).

КНР стала третьим крупнейшим импортером, опередив Японию, и четвертым крупнейшим экспортером товаров, а также заняла 9 место по экспорту услуг.



Таблица 2. Отдельные показатели развития транспортной системы КНР в 2000-05гг. (вид транспорта/показатели развития)

**Воздушный транспорт.** Количество действующих аэропортов – 472 (2004г.). КНР является третьей по величине авиатранспортной державой мира (уступала в 2004г. только США и ФРГ). Пассажирооборот общий на регулярных авиалиниях – 176,3 млрд. пасс/км (2004г.). Пассажирооборот на международных регулярных авиалиниях – 39,2 млрд. пасс/км (2004г.). Грузооборот (почта+грузы) на регулярных авиалиниях – 8,2 млрд. т/км, в т.ч. 5,3 млрд. т/км – на международных авиалиниях. Приведенный тоннокилометраж – 24,1 млрд. т/км, в т.ч. на международных авиалиниях – 8,8 млрд. т/км.

**Железнодорожный транспорт.** Протяженность железных дорог – 71,9 тыс.км. стандартной колеи 1435 мм., в т.ч.: – 18,1 тыс.км. – электрифицированные линии; – 23,9 тыс. – двухпутные линии.

**Автомобильные дороги.** Общая протяженность – 1809,8 тыс.км. (2003г.), в т.ч.: с твердым покрытием – 1447,7 тыс.км.; скоростные автомагистрали – 29,7 тыс. км.

**Внутренние водные пути.** Протяженность судоходных путей – 121,6 тыс.км. (2002г.)

**Морской транспорт.** Морской торговый флот: Общее количество судов – 2612, в т.ч. под национальным флагом – 1695, под флагами зарубежных государств – 917. (2004г.). Суммарный дедевейт флота – 56,8 млн.т. (2004г.). Удельный вес дедевейта флота, зарегистрированного под флагами иностранных государств – 52,2% (2004г.). Удельный вес Китая в совокупном мировом дедевейте – 6,8% (2004г.). Крупнейшие морские порты: Далянь, Гуанджоу, Нанджин, Нинбо, Циндао, Кинхуандао, Шанхай.

**Трубопроводная система.** Газопроводы – 15,9 тыс.км., нефтепроводы – 14,5 тыс.км., нефтепродуктопроводы – 3,3 тыс.км. (2004г.).

## 2. РЕСПУБЛИКА КАЗАХСТАН

Казахстан провозгласил свою независимость 16 дек. 1991г., избрав в качестве государственного строя конституционную президентскую республику. Республика Казахстан расположена в Центральной Азии. Относится к странам переходного периода. Столица – г.Астана. Общая площадь составляет 2 717 тыс.кв.км., в т.ч. суша – 2670 тыс.кв.км. и море – 47,5 тыс.кв.км.

Протяженность сухопутных границ – 12012 км, в т.ч. с Китаем – 1533 км.; Кыргызской Республикой – 1051 км.; Российской Федерацией – 6846 км.; Туркменистаном – 379 км.; Республикой Узбекистан – 2 203 км. Протяженность береговой линии внутриконтинентального Каспийского моря – 1894 км.

Численность населения Казахстана на июль 2005г. – 15,2 млн.чел. Общая численность занятых составила (оценочные данные за 2005г.) 7,85 млн.чел., в т.ч. в сельском хозяйстве – 20%, промышленности – 30%, сфере услуг – 50% (2002г.).

Решающую роль в позитивном развитии Казахстана играет относительно либеральная экономическая система. В стране осуществлен последовательный переход к свободным рыночным отношениям, подавляющая часть государственной собственности приватизирована. В настоящее время более 86% продукции и почти 100% услуг производится и предоставляется частным сектором. Это позволило задействовать инициативу значительной части населения и создать благоприятный инвестиционный имидж страны. Сейчас Республика Казахстан демонстрирует последовательное укрепление своих общеэкономических индикаторов и представляет собой государство со стабильно развивающейся экономикой.

По оценке в 2005г. ВВП Республики Казахстан достиг 43,2 млрд.долл. США (прирост по сравнению с пред.г. составил 9%), в пересчете на душу

населения – 8,7 тыс.долл. США. По секторам экономики ВВП распределился следующим образом: сельское хозяйство – 7,8%, промышленность – 40,4%, сфера услуг – 51,8%.

Сельское хозяйство производит зерновые культуры (главным образом пшеницу), хлопок, продукты питания.

В стране осуществляется добыча полезных ископаемых (нефть, железо, цинк, медь, титан, бокситы, золото, серебро и др. металлы). Среди отраслей промышленности выделяются тракторное и др. сельскохозяйственное машиностроение, производство электрических моторов, конструкционных материалов. Рост выпуска промышленной продукции в 2005г. оценивается в 10,7%.

По оценочным данным за 2005г. инвестиции составили 22% от ВВП. Экспорт достиг 30,09 млрд.долл. США fob, импорт – 17,51 млрд. долл. США f.o.b (2005г.). Основные партнеры в 2004г. по экспорту: Россия – 15,1%, Бермуды – 13,8%, Германия – 11%, Китай – 9,9%, Франция – 6,6%, Италия – 4%, то же по импорту – Россия – 34,6%, Китай – 15,4%, Германия – 8,2%, Франция – 5,7%, Украина – 4,6%.

Таблица 3. Отдельные макроэкономические показатели развития Республики Казахстан в 2000-04гг.

Показатель	2000г.	2001г.	2002г.	2003г.	2004г.
ВВП, млрд.долл. США	18,3	22,2	24,6	30,8	40,7
Валовой национальный доход (ВНД), «Атлас-методу» ВБ, млрд. долл. США	18,9	20,1	22,6	26,9	33,8
ВНД на душу населения, долл. США в год	1270	1350	1520	1800	2250
Прямые иностранные инвестиции (чистые вложения), млрд. долл. США	1,3	2,8	2,6	2,1	4,1
Внешняя торговля товарами, % от ВВП	39,6	38,5	42,7	51,9	59,8
Доля экспорта товаров и услуг в ВВП, %	57,0	46,2	47,2	48,7	55,1
Доля импорта товаров и услуг в ВВП, %	48,4	47,1	46,3	42,6	46,0
Удельный вес высокотехнологичной продукции в экспорте промышленных товаров, %	10,7	9,6		8,7	2,3
Добавленная стоимость, полученная в промышленности, % от ВВП	45,9	45,2	44,8	46,0	46,2
Добавленная стоимость, полученная в секторах услуг, % от ВВП	39,3	40,7	41,7	41,5	40,7
Дефлятор ВВП (инфляция), %	2,1	2,1	0,6	2,6	6,9
Прирост населения, %	0,7	0,7	0,7	0,6	0,6
Потребление электрической энергии, квт. на душу населения	3080,5	3228,2	3382,4	3510,0	
Уд. вес автодорог с твердым покрытием, %		78,3	79,5		

Источник: Всемирный Банк

Дальнейший прогресс Республики Казахстан как внутриконтинентального государства с исторически сложившейся сырьевой экономикой зависит от его открытости внешнему миру. Одна из предпосылок такой открытости – обеспечение многосторонних, устойчивых и эффективных связей со странами ближнего и дальнего зарубежья, что в свою очередь связано с развитием торговли и транспорта. Весьма показательными в этом смысле являются данные по динамике внешнеторгового оборота Казахстана со странами СНГ и дальнего зарубежья, представленные в таблице 4.

Таблица 4. Динамика внешнеторгового оборота Республики Казахстан (без учета неорганизованной торговли), экспорт в ценах fob, импорт в ценах cif за 2000-04гг., в млн.долл.

Показатель	2000г.	2001г.	2002г.	2003г.	2004г.	04/00, %
<b>Экспорт всего</b>	8812	8639	9670	12927	20096	228,1
– в страны СНГ	2337	2645	2194	2981	4097	175,3
– в другие страны	6475	5994	7476	9946	15999	247,1
<b>Импорт всего</b>	5040	6446	6584	8409	12781	253,6
– в страны СНГ	2732	3309	3043	3932	6118	223,9
– в другие страны	2308	3137	3541	4477	6663	288,7

Внешнеторговый оборот	13852	15085	16254	21336	32877	237,3
– в страны СНГ	5069	5954	5237	6913	10215	201,5
– в другие страны	8783	9131	11017	14423	22662	258,0
Сальдо внешней торговли	3772	2193	3086	4518	7315	193,9
– в страны СНГ	-395	-664	-849	-951	-2021	-
– в другие страны	4167	2857	3935	5469	9336	224,0

Таблица 5. Длина путей сообщения

Республики Казахстан в 2000-04гг., тыс. км.

Показатель	2000г.	2001г.	2002г.	2003г.	2004г.
Железнодорожные пути (1520 мм.)	13,5	13,9	14,6	15,1	15,1
– электрифицированные	3,7	3,8	3,8	3,9	4,0
Автомобильные дороги всего	85,9	88,0	88,4	89,0	90,0
– с твердым покрытием	81,3	82,6	83,0	83,6	84,1
Внутренние водные судоходные пути	4,4	4,0	4,0	4,0	4,0

Таблица 6. Перевозки грузов предприятиями транспорта

Республики Казахстан в 2000-04гг., млн. т.

Показатель	2000г.	2001г.	2002г.	2003г.	2004г.
Все виды транспорта	946,1	1052,1	1156,4	1687,5	1840,5
– железнодорожный	171,8	183,8	178,7	202,7	215,6
– трубопроводный	138,8	143,3	132,6	166,1	179,4
– внутренний водный	0,5	0,5	0,5	0,5	0,7
– автомобильный*	635,0	724,5	844,6	1318,2	1444,8
– воздушный	0,014	0,009	0,016	0,024	0,018

\* с 2003г. данные включают объемы коммерческих перевозок, выполненных нетранспортными предприятиями и организациями

Таблица 7. Наличие подвижного состава предприятий транспорта

Республики Казахстан в 2000-04гг.

Показатель	2000г.	2001г.	2002г.	2003г.	2004г.
Грузовые автомобили, тыс. ед.	13,5	11,1	10,5	9,6	9,1
Автобусы, тыс. ед.	9,5	8,8	8,7	8,3	8,8
Легковые таксомоторы, тыс. ед.	1,0	1,0	0,9	1,0	0,9
Речные суда, ед.:					
– грузовые (без грузопассажирских)	103	99	128	134	125
– пассажирские и грузопассажирские	10	8	10	13	13

Источник: Межгосударственный статистический комитет СНГ, 2005

Транспортная система Казахстана включает в себя 314 аэропортов, 10,4 тыс. км. газопроводов, 10,2 тыс. км. нефтепроводов, 1,2 тыс. км. нефтепродуктопроводов (2004г.).

Морской флот, плавающий под флагом Республики Казахстан, насчитывает 26 судов, в т.ч. 1 танкер, 7 судов для генеральных грузов и 18 судов прочих типов. Крупнейшие морские и речные порты: Актау (Шевченко), Атырау (Гурьев), Оскемен (Усть-Каменогорск), Павлодар, Семей (Семипалатинск).

Воздушным транспортом Республики Казахстан в 2005г. было перевезено 1,6 млн. чел., из которых 0,5 млн. чел. на международных авиалиниях. Пассажирооборот воздушного транспорта составил 3 млрд. пасс/км, в т.ч. 1,8 млрд. пасс/км – на международных авиалиниях. Статус международных имеют аэропорты Актау, Актюбинска, Алматы, Астаны, Атырау, Караганды, Костаная, Павлодара, Семипалатинска, Уральска, Чимкента.

### 3. РОССИЙСКАЯ ФЕДЕРАЦИЯ

Российская Федерация (столица – г. Москва) занимает территорию 17075,2 тыс. кв. км. на севере Евразийского материка, в т.ч. суша – 16995,8 тыс. кв. км. и море – 79,4 тыс. кв. км.

Протяженность государственных границ составляет 20017 км., в т.ч. с: Азербайджанской Республикой – 284 км.; Республикой Беларусь – 959 км.; Китаем – 3605 км на юго-востоке, 40 км, на юге.; Эстонией – 294 км.; Финляндией – 1340 км.; Грузией – 723 км.; Республикой Казахстан – 6846 км.; Северной Кореей – 19 км.; Латвией – 217 км.; Литвой (Калининградская область) – 227 км.; Монголией – 3485 км.; Норвегией – 196

км.; Польшей (Калининградская область) – 206 км.; Украиной – 1576 км.

Население Российской Федерации составляет 143,4 млн. чел. (по оценке на июль 2005г.). При этом заняты в экономике – 74,22 млн., в т.ч. в сельском хозяйстве – 10,3%, в промышленности – 21,4%, в сфере услуг – 68,3% (оценочные данные за 2004г.).

Состояние экономики характеризуется следующими данными (за 2005г.). Основу сельскохозяйственного производства составляют: зерновые, сахар-сырец, различные культуры, овощи, фрукты, говядина, молоко.

Промышленность: добыча и переработка каменного угля, нефти, газа, металлических руд, химических веществ; все виды машиностроения от прокатных станков до высокотехнологичного – строительства самолетов и спутников; вооружения – включая радары, ракеты, продвинутое электронное оборудование, судостроение; транспортное машиностроение; телекоммуникационное оборудование; сельскохозяйственное машиностроение; электрические турбины; медицинское и научное оборудование и инструменты; товары длительного пользования, текстиль, продукты питания и др.

В 2004г. произведено 931 млрд. квтч. электроэнергии; производство нефти составило 9,15 млн. бар. в день, потребление нефти – 2,8 млн. бар. в день (оценка за 2005г.); экспорт нефти (2004г.) составил 5,15 млн. бар. в день.

В 2005г. объем экспорта оценивается в 245 млрд. долл. США, импорта – в 125 млрд. долл. США. Основные партнеры в 2004г. по экспорту – Нидерланды (9,1%), Германия (8%), Украина (6,4%), Италия (6,2%), Китай (6%), США (5%), Швейцария (4,7%), Турция (4,3%), а по импорту – Германия (15,3%), Украина (8,8%), Китай (6,9%), Япония (5,7%), Казахстан (5%), США (4,6%), Италия (4,6%), Франция (4,4%).

Таблица 8. Отдельные макроэкономические показатели развития Российской Федерации в 2000-04гг.

Показатель	2000г.	2001г.	2002г.	2003г.	2004г.
ВВП, млрд. долл. США	259,7	306,6	345,1	431,5	581,4
Валовой национальный доход (ВНД), «Атлас-методу» ВБ, млрд. долл. США	250,3	259,6	305,7	374,4	488,5
ВНД на душу населения, долл. США в год	1710	1780	2100	2590	3400
Прямые иностранные инвестиции (чистые вложения), млрд. долл. США	2,7	2,75	3,5	8,0	12,5
Внешняя торговля товарами, % от ВВП	57,8	50,8	48,8	49,1	48,1
Доля экспорта товаров и услуг в ВВП, %	44,1	36,9	35,3	35,2	35,0
Доля импорта товаров и услуг в ВВП, %	24,0	24,2	24,5	23,8	22,3
Удельный вес высокотехнологичной продукции в экспорте промышленных товаров, %	13,5	14,3	13,3	18,9	9,1
Добавленная стоимость, полученная в промышленности, % от ВВП	37,9	35,7	34,1	34,0	35,2
Добавленная стоимость, полученная в секторах услуг, % от ВВП	55,6	57,7	60,2	60,7	59,8
Дефлятор ВВП (инфляция), %	37,7	16,5	15,5	14,0	18,1
Прирост населения, %	-0,0	-0,2	-0,4	-0,5	-0,5
Потребление электрической энергии, квт. на душу населения	5208,8	5275,3	5304,7	5480,0	
Удельный вес автомобильных дорог с твердым покрытием, %	91,1	91,2	91,3	90,9	91,0

Источник: Всемирный Банк

В 2005г. в России продолжился экономический рост. По данным Федеральной службы государственной статистики Российской Федерации прирост реального объема произведенного валового внутреннего продукта (ВВП) в 2005г. по сравнению с 2004г. составил 6,4%, инвестиций в

основной капитал — 10,5%, реальных денежных доходов населения — 8,8%, объема розничной торговли — 12%.

За 2005г. инфляция на потребительском рынке составила 10,9% против 11,7% за 2004г. Рост ВВП обусловлен как исключительно благоприятной внешней конъюнктурой по основным товарным позициям экспорта, так и повышением конкурентоспособности национальных товаров, работ и услуг в ряде секторов экономики на внутреннем рынке, значительным расширением внутреннего потребительского и инвестиционного спроса.

Индекс выпуска продукции и услуг по базовым видам экономической деятельности в 2005г. (промышленность, строительство, сельское хозяйство, транспорт, розничная торговля) составил 106,1%, а индекс промышленного производства — 104,0% к уровню пред.г. Возрос объем промышленного производства в основных грузообразующих отраслях. Прирост производства кокса и нефтепродуктов составил — 5,4%, угля каменного — 5,7%, химпродукции — 2,6%, минеральных удобрений — 5,2%.

Инвестиции в основной капитал увеличились в 2005г. к пред.г. на 10,5%, против 10,9% в 2004г. Достаточно высокий темп роста инвестиций связан с увеличением экспортных доходов и возобновлением роста инвестиций в нефтедобычу, а также ускорением роста государственных инвестиций. Объем платных услуг населению возрос на 7,5%. Реальные располагаемые денежные доходы населения в 2005г. увеличились по сравнению с 2004г. на 8,8%.

Внешнеторговый оборот России по методологии торгового баланса возрос на 32% в 2005г. по сравнению с 2004г. и достиг 370,4 млрд. долл. США, в т.ч. экспорт — 243,5 млрд. долл. США. Товарный состав экспорта вырос по сравнению с 2004г. по следующим позициям: нефтепродукты — на 17,4%, уголь каменный — на 10,8%, черные металлы — на 7,9%, алюминий — на 10,1%, лесоматериалы необработанные — на 15,4%.

Таблица 9. Динамика внешнеторгового оборота Российской Федерации (без учета неорганизованной торговли) экспорт в ценах fob, импорт в ценах cif за 2000-04гг., млрд.долл.

Показатель	2000г.	2001г.	2002г.	2003г.	2004г.	04/00, %
<b>Экспорт всего</b> .....	103,1	100,1	106,7	133,7	181,6	176,1
– в страны СНГ.....	13,8	14,7	15,7	20,5	29,4	213,0
– в другие страны .....	89,3	85,4	91,0	113,2	152,2	170,4
<b>Импорт всего</b> .....	33,9	41,9	46,2	57,5	75,6	223,0
– в страны СНГ.....	11,6	11,2	10,2	13,1	17,7	152,6
– в другие страны .....	22,3	30,7	36,0	44,4	57,9	259,6
<b>Внешнеторговый оборот</b> .....	137	142	152,9	191,2	257,2	187,7
– в страны СНГ .....	25,4	25,9	25,9	33,6	47,1	185,4
– в другие страны .....	111,6	116,1	127,0	157,6	210,1	188,3
<b>Сальдо внешней торговли</b> .....	69,2	58,2	60,5	76,2	106,0	153,2
– в страны СНГ .....	2,2	3,5	5,5	7,4	11,7	531,8
– в другие страны .....	67,0	54,7	55,0	68,8	94,3	140,7

Таблица 10. Длина путей сообщения РФ в 2000-04гг., тыс.км.

Показатель	2000г.	2001г.	2002г.	2003г.	2004г.
Железнодорожные пути (1520 мм) .....	86,1	85,8	85,5	85,4	85,3
в т.ч. электрифицированные .....	41,0	41,6	42,3	42,6	42,6
Автомобильные дороги всего .....	584,4	588,7	592,6	598,6	600,6
в т.ч. с твердым покрытием .....	532,4	537,0	541,1	544,2	546,2
Внутренние водные судоходные пути .....	84,6	101,8	101,7	101,7	101,7

Таблица 11. Перевозки грузов предприятиями транспорта Российской Федерации в 2000-04гг., млн.т.

Показатель	2000г.	2001г.	2002г.	2003г.	2004г.
Все виды транспорта.....	2558,5	2609,9	2612,9	2756,2	2689,4
– железнодорожный .....	1046,8	1057,5	1083,7	1160,9	1221,2
– трубопроводный .....	828,9	853,4	899,3	976,5	1024,3

– внутренний водный.....	105,7	112,5	100,2	104,4	111,0
– автомобильный .....	549,6	561,4	502,8	489,6	494,0
– воздушный .....	0,9	0,9	0,9	0,8	0,85

Таблица 12. Наличие подвижного состава предприятий транспорта Российской Федерации в 2000-04гг.

Показатель	2000г.	2001г.	2002г.	2003г.	2004г.
Грузовые автомобили, тыс. ед. ....	129,6	111,7	89,7	70,6	57,2
Автобусы, тыс. ед. ....	108,6	106,7	101,1	92,9	86,3
Легковые таксомоторы, тыс. ед. ....	5,0	4,3	3,1	2,4	2,0
Речные суда, тыс. ед. ....					
– грузовые (без грузопассажирских) .....	9,1	8,6	8,0	7,8	6,8
– пассажирские и грузопассажирские .....	0,9	0,9	0,8	0,8	0,7

Источник: Межгосударственный статистический комитет СНГ, 2005

Транспортная система Российской Федерации включает в себя 383 аэропорта (2005г.), 150 тыс.км. газопроводов, 75,5 тыс.км. нефтепроводов, 13,5 тыс.км. нефтепродуктопроводов (2004г.).

По данным ЮНКТАД на 1 янв. 2005г. Российская Федерация являлась 13 по величине судоходной державой мира и владела 1,82% от мирового тоннажа. Морской флот Российской Федерации насчитывает 2083 судна, из которых 383 плавают под флагами иностранных государств. Суммарный дедейт флота составляет 15,25 млн.т., из которых под флагами иностранных государств зарегистрировано 8,4 млн.т. (55,1%). Крупнейшие морские и речные порты: Санкт-Петербург, Мурманск, Новороссийск, Астрахань, Оля, Махачкала, Владивосток, Находка, Восточный.

В 2005г. в Российской Федерации функционировало 185 авиакомпаний, которые эксплуатировали 2,5 тыс. воздушных судов. Пассажирооборот вырос к уровню пред.г. на 3,4% и составил 85,8 млрд. пасс/км. Объем перевозок пассажиров возрос на 3,9%, всего гражданская авиация перевезла в 2005г. 35,1 млн. пассажиров. Рост отмечен как на внутренних (1,9%), так и на международных (4,8%) авиалиниях.

#### 4. УКРАИНА

Украина — государство Центральной и Восточной Европы с экономикой переходного периода. Расположена на востоке Европейского континента и занимает территорию 603,7 тыс.кв.км., являясь вторым по площади государством Европы. Столица — г. Киев.

Протяженность госграницы составляет 4663 км, в т.ч. с Республикой Беларусь 891 км.; Венгрией 103 км.; Молдовой 939 км.; Польшей 526 км.; Румынией 169 км. на юге и 362 км. на западе.; Россией 1 576 км.; Словакией 97 км.

Численность населения Украины по оценке на июль 2005г. составила 47 425,3 млн.чел. При этом заняты в экономике — 20,46 млн.чел. (оценка за 2005г.) в т.ч. в сельском хозяйстве — 24%, в промышленности — 32%, в сфере обслуживания — 34%.

Состояние экономики характеризуется следующими данными (по оценке за 2005г.): ВВП — 67.65 млрд.долл. США, при этом на сельское хозяйство приходится 18.5%, на промышленность — 44,7%, на сферу услуг — 36.8%. Основу с/х производства составляют: зерновые, сахар-сырец, масличные культуры, овощи, говядина, молоко.

Промышленность: добыча каменного угля, черная и цветная металлургия, машиностроение (производство электрических силовых установок, транспортных средств, различного оборудования и др.), химическая, пищевая промышленность. Прирост промышленной продукции по оценочным данным за 2005г. составил 1%.

В 2003г. произведено 169,9 млрд. квт-час электроэнергии; производство нефти составило 86,54 бар. в день, потребление нефти – 401,000 бар. в день.

В 2005г. объем экспорта оценивается в 38,2 млрд.долл. США, импорта – в 37,2 млрд.долл. США. Основные партнеры в 2004г. по экспорту – Россия (18%), Германия (5,8%), Турция (5,7%), Италия (5%), США (4,6%), а по импорту – Россия (41,8%), Германия (5,8%), Туркменистан (6,7%).

Таблица 13. Отдельные макроэкономические показатели развития Украины в 2000-04гг.

Показатель	2000г.	2001г.	2002г.	2003г.	2004г.
ВВП, млрд. долл. США	31,3	38,0	42,4	50,1	64,8
Валовой национальный доход (ВНД), «Атлас-методу» ВБ, млрд. долл. США	34,4	35,4	38,2	46,9	60,2
ВНД на душу населения, долл. США в год	700	730	790	980	1270
Прямые иностранные инвестиции (чистые вложения), млрд. долл. США	0,6	0,8	0,7	1,4	1,7
Внешняя торговля товарами, % от ВВП	91,3	84,3	82,4	92,0	95,1
Доля экспорта товаров и услуг в ВВП, %	62,4	55,5	55,1	57,8	61,3
Доля импорта товаров и услуг в ВВП, %	57,9	53,8	50,7	55,2	53,7
Удельный вес высокотехнологичной продукции в экспорте промышленных товаров, %	5,1	4,6	4,7	-	-
Добавленная стоимость, полученная в промышленности, % от ВВП	36,3	34,7	34,5	34,6	36,5
Добавленная стоимость, полученная в секторах услуг, % от ВВП	46,6	48,9	50,8	53,3	51,3
Дефлятор ВВП (инфляция), %	23,1	9,9	5,1	8,2	15,1
Прирост населения, %	-1,0	-1,0	-0,9	-0,9	-0,8
Потребление электрической энергии, квт. на душу населения	2773,4	2790,5	2843,5	2997,9	-
Удельный вес автомобильных дорог с твердым покрытием, %	96,7	96,7	96,8	97,0	-

Источник: Всемирный Банк

Таблица 14. Динамика внешнеторгового оборота Украины (без учета неорганизованной торговли) экспорт в ценах fob, импорт в ценах cif за 2000-04гг., млрд.долл. США

Показатель	2000г.	2001г.	2002г.	2003г.	2004г.	04/00, %
Экспорт всего	14,573	16,265	17,957	23,067	32,666	224,2
– в страны СНГ	4,498	4,676	4,377	6,045	8,557	190,2
– в другие страны	10,075	11,589	13,58	17,022	24,109	239,3
Импорт всего	13,956	15,775	16,977	23,02	28,997	207,8
– из стран СНГ	8,04	8,832	8,968	11,508	15,208	189,2
– из других стран	5,916	6,943	8,009	11,512	13,789	233,1
Внешнеторговый оборот	28,529	32,04	34,934	46,087	61,663	216,1
– в страны СНГ	12,538	13,508	13,345	17,553	23,765	189,5
– в другие страны	15,991	18,532	21,589	28,534	37,898	237,0
Сальдо внешней торговли	0,617	0,49	0,98	0,047	3,669	594,7
– со странами СНГ	3,542	4,156	4,591	5,463	6,651	187,8
– с другими странами	4,159	4,646	5,571	5,51	10,32	248,1

Таблица 15. Длина путей сообщения Украины в 2000-04гг., тыс.км.

Показатель	2000г.	2001г.	2002г.	2003г.	2004г.
Железнодорожные пути (1520 мм.)	22,3	22,2	22,1	22,1	22,0
– электрифицированные	9,1	9,2	9,3	9,3	9,4
Автомобильные дороги всего	169,5	169,6	169,7	169,7	169,4
– с твердым покрытием	163,8	164,1	164,2	164,6	164,8
Внутренние водные судоходные пути	2,4	2,3	2,3	2,2	2,3

Таблица 16. Перевозки грузов предприятиями транспорта Украины в 2000-04гг., млн.т.

Показатель	2000г.	2001г.	2002г.	2003г.	2004г.
Все виды транспорта	691,1	699,8	702,2	795,3	828,5
– железнодорожный	357,4	370,2	392,6	445,5	462,4
– трубопроводный	220,1	216,4	201,3	216,7	220,9
– морской	6,3	8,2	8,8	8,9	8,8
– внутренний водный	8,3	7,0	7,6	10,0	11,9
– автомобильный	99,0	98,0	9,8	114,1	124,4
– воздушный	0,02	0,03	0,1	0,1	0,1

Таблица 17. Наличие подвижного состава предприятий транспорта Украины в 2000-04гг.

Показатель	2000г.	2001г.	2002г.	2003г.	2004г.
Грузовые автомобили, тыс. ед.	837,5	808,6	-	886,2	867,3
Автобусы, тыс. ед.	140,2	143,5	-	174,1	174,8
Легковые таксомоторы, тыс. ед.	4,4	4,7	-	-	-

Речные суда, тыс. ед.  
– грузовые (без грузопассажирских) 702 533 525 495 498  
– пассажирские и грузопассажирские 114 102 83 71 66

Источники: Межгосударственный статистический комитет СНГ, 2005. Автомобильный транспорт Украины 2004-2005, «Синяя книга» IRU-ASMAP UA.

Транспортная система Украины включает в себя 19 международных аэропортов (2005г.), 20,1 тыс.км. газопроводов, 4,5 тыс.км. нефтепроводов, 4,2 тыс.км. нефтепродуктопроводов (2004г.).

По данным ЮНКТАД на 1 янв. 2005г. Украина являлась 33 по величине судоходной державой мира и владела 0,32% от мирового тоннажа. Морской флот Украины насчитывает 393 судна, из которых 134 плавают под флагами иностранных государств. Суммарный дедвейт флота составляет 2,7 млн.т., из которых под флагами иностранных государств зарегистрировано 1,7 млн.т. (62,6%). Крупнейшие морские и речные порты: Феодосия, Керчь, Херсон, Мариуполь, Николаев, Одесса Рени, Измаил.

Пассажирооборот воздушного транспорта Украины вырос к уровню прошлого года на 13% и составил 6,1 млрд. пасс/км. Объем перевозок пассажиров возрос на 19%, всего гражданская авиация перевезла в 2005г. 3,8 млн. пассажиров. Рост отмечен как на внутренних, так и на международных авиалиниях.

## Приложение 2 Динамика и структура международной торговли Китая и Индии

Таблица 1. Динамика и географическая структура экспорта товаров из Китая в 1980-04гг., млн.долл. США

	1980г.	1985г.	1990г.	1995г.	1996г.	1997г.	1998г.	1999г.	2000г.	2001г.	2002г.	2003г.
Весь мир	18139,2	27329,3	62759,8	148955	151165	182917	183744	194931	249195	266698	325711	438250
Развитые страны	8630,1	12127,3	22420,8	77746,9	83108,1	95432,7	103570	113455,6	143587,4	153064,2	182609,9	246176
– Развитые страны Европы	3224	3252	6933,9	20959,5	21779,3	26415	30761,2	33083	42049,8	45399,7	53672,2	80280,6
– ЕС-25	3003,1	3079,5	6717,3	20313,4	20959,7	25223,5	29788,7	32058,3	40783	44299,9	52487	78472,8
– США и Канада	1120	2569,1	5756,6	26276,8	28347	34649,8	40124,8	44435,8	55319,7	57744,8	74368,5	98266,4
– Япония	4032,2	6091,4	9210,4	28466,4	30888,3	31819,8	29718,1	32399,1	41654	45078,2	48483	59422,6
– другие развитые страны	253,9	214,8	519,9	2044,2	2093,4	2548,2	2965,8	3537,6	4563,9	4841,4	6086,2	8206,4
ЦВЕ и СНГ	822,2	1357,6	2337	2231,4	2176,8	2718,6	2714,2	2525,5	3619,4	4084,2	5801,1	10326,5
Развивающиеся страны	7836,7	13804,9	37379,2	68957,9	65867,2	84744,5	77424,5	78935,2	101978,1	109539,8	137273,3	181662,5
– экспортеры нефти ОПЕК	660,6	704,6	1546,4	3978,5	4112,6	5294,2	4959	5923,6	8705	9733,5	12524,2	17581,4
– развивающиеся страны Америки	424,6	616,8	747,7	3131,5	3101,2	4595	5286,3	5215,9	7138,7	8351,4	9429,1	11664,9
– развив. страны Африки	747	548,5	1308,7	2465,8	2542,6	3189	4029,5	4077,7	5009,2	5977	6977,1	10129,3
– развив. страны Западной Азии	538,1	1705,3	1358,1	3205,2	3236,5	3964	4363,3	4695	6519,3	6950,8	9704,4	14187,1
– развив. страны остальной Азии	6127	10922,6	33939,1	60115,8	56934,2	72940,6	63703,5	64885,8	83258,9	88203	111087,4	145572,3
Прочие страны	850,2	39,5	622,7	9,2	6,4	8,1	12,9	14,8	10,1	9,8	26,7	85

Источник: ЮНКТАД

Таблица 2. Динамика и географическая структура импорта товаров Китаем в 1980-2004гг., млн. долл. США

	1980г.	1985г.	1990г.	1995г.	1996г.	1997г.	1998г.	1999г.	2000г.	2001г.	2002г.	2003г.
Весь мир	19505	42479,9	53809,4	132163	138949	142163	140385	165718	224942	243567	295440	412836
Развитые страны	15035,3	30742,2	27582,4	73614,5	73160,2	71543,4	72771,3	87175	103373,4	118374,2	133957,4	179537,4
– Развитые страны Европы	3999,9	7930	10362,3	22751,9	21288,7	20570,9	21956	27304,3	32155,9	38663,4	42418,9	58058,3
– ЕС-25	3737,2	7539,6	9788,5	21579,5	20134,1	19308,7	20848,4	25800,7	30130	36343,9	39439,6	54477,2
– США и Канада	4647	6349	8074,8	18804,5	18738,2	18291,5	19236,7	21822,7	25235,4	30250,6	30878,6	38313,6
– Япония	5168,9	15178,4	7655,9	29007,3	29190,2	28989,6	28306,8	33768,2	40083	42810,3	53489	74150,8
– другие развитые страны	1219,5	1284,8	1489,3	3050,8	3943,1	3691,4	3271,7	4279,8	5899	6650	7170,9	9014,6
ЦВЕ и СНГ	969,2	1869,6	2597,7	5120,5	6392,5	5187,3	4349	5350,1	7073,6	9790,9	11056,7	13699
Развивающиеся страны	3171,6	8841,9	23078,7	51168,2	56975,9	62525,3	60240,1	69052,2	107785,2	106632,6	135440,4	194491,9
– экспортеры нефти ОПЕК	264,8	613,6	1199,4	3336,8	3830,9	4407,6	4276,5	5456,4	9393,8	10885,2	11827,4	16584,9
– развивающиеся страны Америки	765,1	1931,6	1487,4	2964,8	3614,7	3754,3	2992	2984,9	4799,5	6699,4	8326,4	14870,8
– развивающиеся страны Африки	384	321,1	359,1	1438,9	1464,6	2463,8	1478,6	2375,1	4718,6	4656,2	5522,4	8361,3
– развив. страны Западной Азии	244,2	197,7	520,7	2128,7	2996,3	3777,1	3017,9	3430,8	9039,5	8920	9249,8	14290,6
– развив. страны остальной Азии	1778,3	6368,3	20705,2	44545,2	48800,9	52453,1	52709,3	60159,1	89021,2	86227,5	112162,1	156693,1
Прочие страны	328,9	1026,2	550,6	2259,5	2419,8	2905,1	3021,7	4140,8	6707,3	8769,3	14985,5	25107,7

Источник: ЮНКТАД

Таблица 3. Динамика и географическая структура экспорта товаров из Индии в 1980-2004гг., млн. долл. США

	1980г.	1985г.	1990г.	1995г.	1996г.	1997г.	1998г.	1999г.	2000г.	2001г.	2002г.	2003г.
Весь мир	8440,6	8265,4	17813	30537,2	32324,9	34619,7	33662,7	35920,1	42624,4	45244,8	50851,3	60792,7
Развитые страны	4358,8	4622,2	10203,6	17048,4	18253	19550,1	19689,7	21154,3	23285,8	24520,3	27490,1	29387,5
– Развитые страны Европы	2376,9	1895,7	5428,8	8728,1	9009,3	9655,9	9594,8	9900	10850,4	11537,2	12240,9	14213,7
– ЕС-25	2210,5	1802,5	5179,9	8398,1	8651,7	9222,1	9197,7	9498,7	10369,8	11121,6	11819,5	13707,9
– США и Канада	1044,3	1675,8	2853,4	5596,5	6502,2	7155,5	7565,8	8651,9	9720,2	10100,1	12163,3	12033,6
– Япония	775,8	920,6	1656	2130,4	2078	1925,4	1713,6	1677	1767,2	2011	1900,1	1749,2
– другие развитые страны	161,8	130,1	265,4	593,3	663,6	813,4	815,5	925,3	948	871,1	1185,7	1391
ЦВЕ и СНГ	1543,9	1796,4	2984,2	1161,6	909,1	1053,1	904,3	1022,1	1088,1	781,4	820,3	1119
Развивающиеся страны	2537,4	1846,8	3824,5	11108,7	12703	13577,4	12849,2	13634,5	16782,3	18310,6	20758,3	30029,9
– экспортеры нефти ОПЕК	921,5	708,4	1088,2	2714,1	3164,1	3452,9	3545,2	3809,8	4616	4153,8	4687,2	8884,3
– развивающиеся страны Америки	40,8	15,7	79,4	359,2	431	630,1	629,6	650,8	942,5	1442,1	1514,2	1179,6
– развивающиеся страны Африки	518,9	275,6	450,9	1482,1	1634	1835,4	2028,8	1932	2255,1	1979,7	2327,9	3685,5
– развив. страны Западной Азии	909,5	781,6	1125,3	2532	3052,7	3336,1	3559,2	3778,3	4643	4257,3	4864	8547,7
– развив. страны остальной Азии	1063,4	770,5	2168	6729,3	7579,4	7769,4	6617,1	7250,5	8916	10601,8	12020,1	16579,7
Прочие страны	0,5	0	800,7	1216,6	457,3	385,5	156,7	48,6	1397,1	1553,9	1697,3	256,3

Источник: ЮНКТАД

Таблица 4. Динамика и географическая структура импорта товаров Индией в 1980-2004гг., млн. долл. США

	1980г.	1985г.	1990г.	1995г.	1996г.	1997г.	1998г.	1999г.	2000г.	2001г.	2002г.	2003г.
Весь мир	14822,2	16329	23991,4	34483,6	36054,8	40896,3	42161,8	47900,3	50335,8	58950,1	66584,4	69826,5
Развитые страны	7087	8862,2	14065,9	17115,3	18073,5	21201	22052,1	21979,6	20938,5	21403,5	24354,7	26832,5
– Развитые страны Европы	3798	4822,4	8407,5	10006	11033,1	13097,2	13723,6	13705,6	13756,7	12763,4	15134,4	17058,6
– ЕС-25	3583,9	4635,9	8158,8	9171,2	10055,9	10748,5	10779,5	10971,2	10690,4	12282,5	14610,2	14283,2
– США и Канада	2241,1	2214,6	2946,3	3666,9	3508,7	4103,2	4054	3964,7	3545,2	4548,8	4902,6	4351,4
– Япония	815,1	1363,6	1800,8	2234,3	2133,5	2155,5	2385,5	2518,3	2015,6	2133,6	2055,8	2391,2
– другие развитые страны	232,8	461,6	911,3	1208,1	1398,2	1845,1	1889	1791	1621	1957,7	2261,8	3031,2
ЦВЕ и СНГ	1412,9	1783,7	1505,1	1214	1106,5	967	800,5	836,5	754,3	1091,3	2108,3	1241,9
Развивающиеся страны	6321,5	5683,1	8296,2	14160	16865,2	18638,2	19239,6	25019,9	16813,2	23442,5	25999	23226,3
– экспортеры нефти ОПЕК	4067,9	2889,4	4007,7	7094,4	9301,9	9588,6	8175	11579,4	5229,2	7313,4	7891,8	5061,6
– развивающиеся страны Америки	374,7	437,7	536,8	510,3	510,4	583,3	692,4	883,9	768,7	1194,6	1810,7	1159,9
– развивающиеся страны Африки	275,4	496,4	739,1	1725,4	2632	2910	3594,3	5916	3206,8	3969,2	4246,9	3006,6
– развив. страны Западной Азии	4237,9	3258,2	4324,6	7065,5	8430,6	8572,2	7081,6	9164,6	4162	5260,4	5374,2	3526,8
– развив. страны остальной Азии	1433,5	1484	2689,8	4848,4	5285,8	6567,6	7861,1	9038	8640,5	12978,4	14516,6	15151,3
Прочие страны	0,9	0	124,2	1994	5,4	0,1	0,1	0,2	11761,2	12937,4	14040,5	18525,8

Источник: ЮНКТАД

Таблица 5. Товарная структура экспорта товаров из КНР в США в 2000-04гг., млрд. долл. США

	Объем,			Удельный вес			Среднегодовой		
	млрд. долл.	США	в экспорте КНР	в экспорте*	00-04	2002	2003	2004	
<b>Всего</b>	210,5	100,0	100,0	8,5	13,8	18	22	22	29
– сельскохозяйственная продукция	3,5	1,5	1,6	2,3	3,9	22	27	32	22
– продовольствие	2,7	1,1	1,3	2,3	4,0	23	30	33	18
– топливно-энергетические товары	2,1	1,3	1,0	0,8	0,8	10	5	12	93
– промышленные товары	202,5	96,1	96,2	10,7	17,9	18	22	22	29
– химическая продукция	4,1	1,8	1,9	2,6	3,5	20	17	26	24
– др. полуфабрикаты	17,4	7,9	8,3	10,1	16,2	20	23	20	28
– машины и оборудование	90,1	34,1	42,8	6,5	14,8	25	32	32	42
– офисное и телекоммуникационное оборудование	63,0	20,9	29,9	10,5	29,6	29	40	37	47
– электронное и офисное оборудование	36,6	10,6	17,4	12,1	38,2	34	42	54	50
– телекоммуникационное оборудование	25,0	9,6	11,9	14,4	28,0	25	41	19	43
– интегральные схемы	1,4	0,7	0,7	1,6	5,1	15	17	15	53
– текстиль	4,6	1,8	2,2	12,2	22,3	24	35	35	27
– одежда	14,4	8,3	6,8	13,3	19,0	13	9	19	20
– др. промышленные товары	70,2	41,6	33,4	31,4	39,7	12	17	14	15
– товары личного или домашнего пользования	29,3	16,2	13,9	42,4	54,0	14	18	15	17
– научные и измерительные приборы	2,3	1,0	1,1	4,9	8,0	20	11	28	31
– прочие промышленные товары	38,6	24,4	18,3	33,2	41,2	10	16	12	13

\* данного товара

Таблица 6. Товарная структура экспорта товаров из КНР в ЕС-25 в 2000-04гг., млрд. долл. США

	Объем,		Удельный вес			Среднегодовой прирост				
	млрд. долл. США	2004	2000	2004	2000	2004	00-04	2002	2003	2004
<b>Всего</b> .....	157.8	100.0	100.0	2.7	4.2	23	16	41	33	
– сельскохозяйственная продукция .....	3.6	2.3	1.7	1.0	1.0	10	10	29	21	
– продовольствие.....	2.5	1.5	1.2	0.8	0.8	12	10	34	16	
– топливно-энергетические товары .....	3.2	1.2	1.5	0.4	0.7	26	12	43	72	
– промышленные товары .....	150.7	59.9	71.6	3.3	5.3	24	18	41	32	
– химическая продукция.....	5.0	2.4	2.4	1.0	1.1	18	12	37	17	
– др. полуфабрикаты .....	11.9	4.9	5.6	2.6	4.0	22	15	33	38	
– машины и оборудование.....	76.5	23.7	36.3	2.5	5.3	32	23	54	41	
– офисное и телекоммуникационное оборудование.....	50.0	13.5	23.7	4.2	12.6	36	29	61	41	
– электронное и офисное оборудование.....	26.2	7.0	12.4	5.0	14.6	36	28	64	38	
– телекоммуникационное оборудование .....	21.3	5.9	10.1	5.5	14.4	36	27	56	44	
– интегральные схемы.....	2.5	0.5	1.2	0.8	3.6	43	66	70	52	
– текстиль .....	3.9	1.8	1.9	3.5	5.8	19	18	32	29	
– одежда .....	16.1	7.9	7.6	10.3	13.2	17	16	27	22	
– др. промышленные товары .....	36.3	18.8	17.3	8.7	10.6	16	13	31	20	
– товары личного или домашнего пользования .....	11.4	5.2	5.4	10.2	13.2	19	12	34	32	
– научные и измерительные приборы.....	1.6	0.7	0.8	1.5	2.3	22	36	20	29	
– прочие промышленные товары .....	23.3	12.9	11.1	10.6	12.4	14	12	31	15	

\* данного товара

Таблица 7. Товарная структура импорта товаров Китаем из США в 2000-04гг., млрд. долл. США

	Объем,		Удельный вес			Среднегодовой прирост				
	млрд. долл. США	2004	2000	2004	2000	2004	00-04	2002	2003	2004
<b>Всего</b> .....	37.4	100.0	100.0	2.1	4.2	21	15	29	22	
– сельскохозяйственная продукция .....	7.2	14.7	20.8	3.3	9.1	32	7	113	17	
– продовольствие.....	3.7	9.3	10.7	2.8	6.2	25	4	154	1	
– топливно-энергетические товары .....	2.8	6.3	8.2	3.7	7.6	29	5	60	39	
– промышленные товары .....	24.3	77.6	70.0	1.9	3.6	18	17	13	22	
– химическая продукция.....	4.7	14.3	13.6	2.8	4.2	19	34	22	31	
– др. полуфабрикаты .....	1.3	4.9	3.8	1.7	2.7	13	14	10	33	
– машины и оборудование.....	15.0	49.6	43.3	2.0	3.8	17	15	7	20	
– офисное и телекоммуникационное оборудование.....	5.4	19.8	15.7	2.1	4.5	14	0	20	15	
– транспортные средства .....	2.9	12.2	8.2	1.7	2.2	10	37	18	10	
– продукция автомобилестроения.....	0.7	1.3	1.9	0.3	0.9	33	30	73	18	
– др. транспортное оборудование .....	2.2	10.9	6.3	3.4	4.0	5	37	26	16	
– др. машины .....	6.7	17.6	19.4	2.1	4.8	24	13	16	44	
– текстиль .....	0.3	0.7	0.8	1.1	2.4	25	62	35	15	
– одежда .....	0.0	0.0	0.1	0.1	0.6	40	23	33	72	
– др. промышленные товары .....	2.7	7.6	7.6	1.5	3.0	21	7	18	30	
– товары личного или домашнего пользования .....	0.1	0.6	0.3	1.6	1.7	1	10	4	0	
– научные и измерительные приборы.....	1.6	3.6	4.5	1.8	4.3	28	5	25	34	
– прочие промышленные товары .....	1.0	3.3	2.8	1.3	2.2	16	12	10	28	

\* данного товара

Таблица 8. Товарная структура импорта товаров Китаем из ЕС-25 в 2000-04гг., млрд. долл. США

	Объем,		Удельный вес			Среднегодовой прирост				
	млрд. долл. США	2004	2000	2004	2000	2004	00-04	2002	2003	2004
<b>Всего</b> .....	58.6	100.0	100.0	1.0	1.6	26	19	41	30	
– сельскохозяйственная продукция .....	2.2	5.2	3.8	0.5	0.6	16	9	34	43	
– продовольствие.....	0.8	2.0	1.4	0.3	0.3	14	7	28	30	
– топливно-энергетические товары .....	2.5	3.7	4.2	0.6	1.1	30	28	37	59	
– промышленные товары.....	53.4	89.8	91.2	1.0	1.8	27	20	42	28	
– химическая продукция.....	5.5	9.6	9.4	0.7	1.0	25	28	35	30	
– др. полуфабрикаты .....	3.7	7.2	6.2	0.8	1.1	22	27	35	20	
– машины и оборудование.....	37.6	64.3	64.2	1.4	2.5	26	16	42	30	
– офисное и телекоммуникационное оборудование.....	5.5	20.3	9.3	1.7	1.7	4	28	25	36	
– транспортные средства .....	8.7	11.1	14.8	0.6	1.3	35	35	63	12	
– продукция автомобилестроения.....	4.5	5.4	7.7	0.4	1.0	38	39	84	11	
– др. транспортное оборудование .....	4.1	5.7	7.1	1.1	2.2	33	30	35	56	
– др. машины .....	23.5	32.8	40.1	2.0	4.2	33	29	38	36	
– текстиль .....	0.6	1.2	1.0	0.5	0.8	21	12	28	27	
– одежда .....	0.1	0.2	0.2	0.1	0.2	26	18	27	33	
– др. промышленные товары .....	3.8	5.5	6.6	0.6	1.1	32	31	36	35	
– товары личного или домашнего пользования .....	0.4	0.5	0.6	0.2	0.5	33	17	89	1	
– научные и измерительные приборы.....	1.9	2.6	3.3	1.3	2.5	34	36	46	30	
– прочие промышленные товары .....	1.5	2.4	2.6	0.4	0.8	29	29	13	55	

\* данного товара

### Приложение 3

#### Важнейшие международные морские линии перевозки контейнеров на направлении Европа-Азия

#### I. Маршруты Европа-Азия i. Europa-Asia routes.

##### I.1. Дальний Восток – Европа

а) Кобе – Нагоя – Токио – Шимицу – Сингапур – Саутгемптон – Роттердам – Гамбург – Гавр. Kobe – Nagoya – Tokyo – Shimizu – Singapore – Southampton – Rotterdam – Hamburg – Le Havre.

б) Гаосюн – Пусан – Шанхай – Гонконг – Сингапур – Порт Келанг – Гавр – Роттердам – Антверпен – Бремерхафен. Kaohsiung – Pusan – Shanghai – Hong Kong – Singapore – Port Klang – Le Havre – Rotterdam – Antwerp – Bremerhaven.

с) Шекоу – Яньтай – Гонконг – Сингапур – Роттердам – Гамбург – Саутгемптон. Shekou – Yantian – Hong Kong – Singapore – Rotterdam – Hamburg – Southampton.

д) Шанхай – Шиаминь – Яньтай – Гонконг – Сингапур – Саутгемптон – Гамбург – Роттердам. Shanghai – Xiamen – Yantian – Hong Kong – Singapore – Southampton – Hamburg – Rotterdam.

е) Джакарта – Сингапур – Порт Келанг – Гамбург – Роттердам – Саутгемптон. Jakarta – Singapore – Port Kelang – Hamburg – Rotterdam – Southampton.

ф) Далянь – Шеньчжень – Циндао – Пусан – Нимбо – Гаосюн – Сингапур – Порт Келанг – Саутгемптон – Роттердам – Гамбург. Dalian – Qingdao – Pusan – Ningbo – Kaohsiung – Singapore – Port Kelang – Southampton – Rotterdam – Hamburg.

##### I.2. Южная Азия – Европа

а) Порт Касим, Кикт (Карачи) – Нова Шева, (Мумбаи) – Мандра – Калиари – Тилбург – Гамбург – Антверпен. Port Qasim, Qict (Karachi) – Nhava Sheva, Jnpt (Mumbai) – Mundra – Cagliari – Tilbury – Hamburg – Antwerp.

б) Сингапур (хаб для грузов из портов Бенгальского залива – Саутгемптон – Роттердам – Гамбург – Гавр. Singapore (transhipment hub for cargo ex Bay of Bengal) – Southampton – Rotterdam – Hamburg – Le Havre.

с) Порт Келанг (хаб для грузов из портов Бенгальского залива) – Роттердам – Гамбург – Саутгемптон. Port Kelang (transhipment hub for limited origin Bay of Bengal cargo) – Rotterdam – Hamburg – Southampton.

д) Сингапур (хаб для грузов из портов Бенгальского залива) – Коломбо (хаб для грузов из портов Бенгальского залива) – Джоя Тауро (хаб для грузов, следующих в порты Средиземного моря) – Гамбург – Роттердам – Саутгемптон. Singapore (transhipment hub for cargo from the Bay of Bengal) – Colombo (transhipment hub for cargo from the Bay of Bengal) – Gioia Tauro (transhipment hub for Mediterranean cargo) – Hamburg – Rotterdam – Southampton.

е) Сингапур (хаб для грузов из портов Бенгальского залива – Дамьетта – Специя – Барселона – Фос) Сингапур (хаб для грузов из портов Бенгальского залива – Коломбо (хаб для грузов из портов Бенгальского залива) – Джоя Тауро (хаб для грузов, следующих в порты Средиземного моря). Singapore (transhipment hub for Bay of Bengal origins) – Damietta – La Spezia – Barcelona – Fos) Singapore

(transhipment hub for Bay of Bengal Cargo) – Colombo (transhipment hub for Bay of Bengal Cargo) – Gioia Tauro (transhipment hub for Mediterranean cargo)

I.3. Средний Восток (Персидский залив) – Европа

а) Калиари – Гамбург – Роттердам – Саутгемптон. Middle East (Gulf) – Europea) Cagliari – Hamburg – Rotterdam – Southampton.

б) Дамьетта – Специя – Барселона – Фос. Damietta – La Spezia – Barcelona – Fos.

I.4. Средний Восток (Красное море) – Европа

а) Джидда – Мальта – Гамбург – Роттердам – Саутгемптон. Jeddah – Malta – Hamburg – Rotterdam – Southampton.

б) Джидда – Мальта – Специя. Jeddah – Malta – La Spezia.

I.5. Австралия – Европа

а) Мельбурн – Сидней – Брисбен – Окленд – Нейпир – Порт Чармерс – Зеебрюгге – Тилбург – Гамбург – Роттердам. Melbourne – Sydney – Brisbane – Auckland – Napier – Port Chalmers – Zeebrugge – Tilbury – Hamburg – Rotterdam.

б) Папители – Окленд – Нумеа – Сидней – Мельбурн – Адelaide – Фриментл – Сингапур – Джидда – Дамьетта – Мальта – Специя – Тилбург – Гамбург – Роттердам – Гавр. Papetee – Auckland – Noumea – Sydney – Melbourne – Adelaide – Fremantle – Singapore – Jeddah – Damietta – Malta – La Spezia – Tilbury – Hamburg – Rotterdam – Dunkirk – Le Havre.

I.6. Новая Зеландия – Средиземное море и Красное море

Тауранга – Окленд – Нейпир – Лительтон – Порт Чалмерс – Сингапур – Джидда – Дамьетта – Марсашлок – Специя – Фос (через Специю) – Барселона (через Специю). New Zealand to Mediterranean and Jeddah/Red Sea Tauranga – Auckland – Napier – Lyttelton – Port Chalmers – Singapore – Jeddah – Damietta – Marsaxlokk – La Spezia – Fos (via La Spezia) – Barcelona (via La Spezia).

I.7. Новая Зеландия – Северная Европа и Западное Средиземноморье

Окленд – Веллингтон (через Нейпир) – Нейпир – Лительтон (через порт Чалмерс – Порт Чалмерс – Тилбург – (Лиссабон через Тилбург) – Специя – Салерно (через Специю) – Барселона (через Специю) – Фос (через Специю) – Зеебрюгге – Гамбург – Роттердам. Auckland – Wellington (via Napier) – Napier – Lyttelton (via Port Chalmers) – Port Chalmers – Tilbury – (Lisbon Via Tilbury) – La Spezia – Salerno (via La Spezia) – Barcelona (via La Spezia) – Fos (via La Spezia) – Zeebrugge – Hamburg – Rotterdam.

#### II. Трансатлантические маршруты

##### II.1. Северная Америка – Европа

а) Атлантический Континентальный Экспресс (Саванна – Филадельфия – Нью-Йорк – Зеебрюгге – Тилбург – Гамбург – Роттердам. Atlantic Continent Express (Savannah – Philadelphia – New York – Zeebrugge – Tilbury – Hamburg – Rotterdam).

б) Североатлантический Экспресс (Нью-Йорк – Норфолк – Саутгемптон – Гавр – Роттердам – Гамбург. North Atlantic Express (New York – Norfolk – Southampton – Le Havre – Rotterdam – Hamburg).

с) Южноатлантический Экспресс (Майами – Хьюстон – Чарлстон – Гамбург – Роттердам – Антверпен – Гавр – Саутгемптон. South Atlantic Express (Miami – Houston – Charleston – Hamburg – Rotterdam – Antwerp – Le Havre – Southampton).

д) Тихоокеанско-Атлантический экспресс (Сиэтл – Окленд – Лос-Анжелес – Саванна – Норфолк – Нью-Йорк – Галифакс – Антверпен – Таймспорт – Бременхафер – Роттердам. Pacific Atlantic Express (Seattle – Oakland – Los Angeles – Savannah – Norfolk – New York – Halifax – Antwerp – Thamesport – Bremerhaven – Rotterdam).

е) Экспресс Канада-Европа (Монреаль – Таймспорт – Антверпен – Гавр/ Роттердам – Бременхафер. Canada Europe Express (Montreal – Thamesport – Antwerp – Le Havre/ Rotterdam – Bremerhaven).

ф) Экспресс «Мексиканский залив» (Хьюстон – Новый Орлеан – Чарлстон – Норфолк – Антверпен – Замеспорт – Бременхафер. Gulf Atlantic Express (Houston – New Orleans – Charleston – Norfolk – Antwerp – Thamesport – Bremerhaven).

г) «Мексиканский атлантический экспресс» (Веракрус – Альтамира – Хьюстон – Чарлстон – Антверпен – Бременхафер – Гавр. Mexico Atlantic Express (Veracruz – Altamira – Houston – Charleston – Antwerp – Bremerhaven – Le Havre).

х) Экспресс «Мексиканский залив – Средиземноморье» (Саванна – Майами – Хьюстон – Калиари – Салерно – Генуя – Барселона – Лиссабон. Gulf Atlantic Mediterranean (Savannah – Miami – Houston – Cagliari – Salerno – Genoa – Barcelona – Lisbon).

и) «Дальний средиземноморский экспресс» (Нью-Йорк – Норфолк – Чарлстон – Калиари – Салерно – Александрия – Хайфа – Измир. Farrell Mediterranean Express (New York – Norfolk – Charleston – Cagliari – Salerno – Alexandria – Haifa – Izmir).

II.2. Центральная Америка – Карибский бассейн – Европа

а) Порт оф Спейн – Ла Гайра – Пуэрто Кабелло – Виллемстад – Ораньестада – Санта Марта – Картагена – Пуэрто Лимон – Кингстон – Порт-о-Пренс – Коседо – Сан Хуан – Роттердам – Гамбург – Фолкстон – Гавр. Port Of Spain – La Guaira – Puerto Cabello – Willemstad – Oranjestad – Santa Marta – Cartagena – Puerto Limon – Kingston – Port Au Prince – Caucedo – San Juan – Rotterdam – Hamburg – Felixstowe – Le Havre.

б) Манагуа – Пуэрто-Кортес – Сан-Сальвадор – Санто Томас Де Кастилья – Порт – о-Пренс – Кингстон – Бильбао – Роттердам – Фолкстон – Гамбург – Антверпен – Гавр. Managua – Puerto Cortes – San Salvador – Santo Tomas De Castilla – Port Au Prince – Kingston – Bilbao – Rotterdam – Felixstowe Hamburg – Antwerp – Le Havre.

с) Панама – Картагена – Кингстон – Бильбао – Роттердам – Фолкстон – Гамбург – Антверпен – Гавр. Panama – Cartagena – Kingston – Bilbao – Rotterdam – Felixstowe – Hamburg – Antwerp – Le Havre.

д) Бриджтаун – Парамарибо – Джерджтаун – Порт оф Спейн – Роттердам – Гамбург – Фолкстон – Гавр. Bridgetown – Paramaribo – Georgetown – Port Of Spain – Rotterdam – Hamburg – Felixstowe – Le Havre.

е) Бриджтаун – Кастри – Фор-де-Франс – Галисти – Порт-о-Пренс – Порт оф Спейн – Рот-

тердам – Гамбург – Фолкстон – Гавр. Bridgetown – Castries – Fort-de-France – Galisby – Pointe-a-pitre – Port Of Spain – Rotterdam – Hamburg – Felixstowe – Le Havre.

II.3. Восточное побережье Южной Америки – Европа.

а) Паранагуа – Буэнос-Айрес – Рио-Гранде – Сантос – Сепетиба – Суапе – Песем – Роттердам – Тилбург – Гамбург – Антверпен – Гавр – Лиссабон. Parangua – Buenos Aires – Rio Grande – Santos – Sepetiba – Suape – Pecem – Rotterdam – Tilbury – Hamburg – Antwerp – Le Havre – Lisbon.

б) Суапе – Сепетиба – Итажай – Паранагуа – Сантос – Сальвадор – Лиссабон – Роттердам – Тилбург – Гамбург – Антверпен – Гавр. Suape – Sepetiba – Itajai – Parangua – Santos – Salvador – Lisbon – Rotterdam – Tilbury – Hamburg – Antwerp – Le Havre.

II.4. Западное побережье Южной Америки – Европа

а) Вальпараисо – Кальяо – Пайта – Гуаякиль – Буэновентура – Панама (Мансанильо) – Картагена – Кингстон – Бильбао – Роттердам – Фолкстон – Гамбург – Антверпен – Гавр. Valparaiso – Callao – Paita – Guayaquil – Buenaventura – Panama (Manzanillo) – Cartagena – Kingston – Bilbao – Rotterdam – Felixstowe – Hamburg – Antwerp – Le Havre.

б) Вальпараисо – Лиркин – Буэновентура – Минсанильо – Зеебрюге – Тилбург – Гамбург – Роттердам – Специя – Дамьетта. Valparaiso – Lirquen – Buenaventura – Manzanillo – Zeebrugge – Tilbury – Hamburg – Rotterdam – La Spezia – Damietta.

II.5. Северная Америка – Африка (через Европу)

а) Южная и Западная Африка через Европу (Галифакс/ Монреаль/ Бостон/ Нью-Йорк/ Норфолк/ Чарлстон/ Саванна/ Майами/ Джексонвилл/ Хьюстон – пункты в Европе (Бременхафен/ Фолкстон/ Гавр/ Антверпен) – Кейптаун – Порт-Элизабет – Дурбан). South and West Africa Relay via Europe (Halifax/ Montreal/ Boston/ New York/ Norfolk/ Charleston/ Savannah/ Miami/ Jacksonville/ Houston- points in Europe (Bremerhaven/ Felixstowe/ Le Havre/ Antwerp) – Capetown – Port Elizabeth – Durban).

б) Северная и Восточная Африка через Европу (Галифакс/ Монреаль/ Бостон/ Нью-Йорк/ Норфолк/ Чарлстон/ Саванна/ Порт-Эверглед/ Джексонвилл/ Хьюстон – пункты в Европе (Антверпен/ Фолкстон/ Роттердам) – Тунис – Касабланка – Джибути – Дар-э-Салам – Момбаса – Массав). North and East Africa Relay via Europe (Halifax/ Montreal/ Boston/ New York/ Norfolk/ Charleston/ Savannah/ Port Everglades/ Jacksonville/ Houston – points in Europe (Antwerp/ Felixstowe/ Rotterdam) – Tunis – Casablanca – Djibouti – Dar es Salaam – Mombasa – Massawa).

III. Транстихоокеанские маршруты. Дальний Восток-Северная Америка

III.1. Дальний Восток – Северная Америка

а) «Пасифик Галф Экспресс» (Шанхай – Шенкоу – Гонконг – Пусан – Хьюстон). Pacific Gulf Express (Shanghai – Shekou – Hong Kong – Busan – Houston).

б) «Южнокитайский экспресс» (Сингапур – Лаос – Чабонг – Гонконг – Гаосюн – Лос-Анжелес – Окленд). South China Express (Singapore –



Laem Chabang – Hong Kong – Kaohsiung – Los Angeles – Oakland.

с) «Китай-Корея экспресс» (Шанхай – Нинбо – Циндао – Пусан – Лос-Анжелес – Сиэтл). China Korea Express (Shanghai – Ningbo – Qingdao – Busan – Los Angeles – Seattle).

д) «Япония-Китай экспресс» (Хаката – Шанхай – Кобе – Нагоя – Токио – Сендай – Лос-Анжелес – Окленд – Ванкувер – Сиэтл. Japan China Express (Hakata – Shanghai – Kobe – Nagoya – Tokyo – Sendai – Los Angeles – Oakland – Vancouver – Seattle).

е) «Супер Шаттл Экспресс» (Порт Келанг – Сингапур – Янотай – Гонконг – Лонг Бич. Super Shuttle Express (Port Klang – Singapore – Yantian – Hong Kong – Long Beach).

ф) «Тихоокеанско-СевероЗападный экспресс» (Коломбо – Сингапур – Лайм Чабанг – Янотай – Гонконг – Гаосюн – Ванкувер – Сиэтл. Pacific Northwest Express (Colombo – Singapore – Laem Chabang – Yantian – Hong Kong – Kaohsiung – Vancouver – Seattle).

г) «Азия – Восточное побережье Экспресс» (Гаосюн – Гонконг – Лайм Чабанг – Сингапур – Коломбо – Галифакс – Нью-Йорк – Саванна – Норфолк. Asia East Coast Express (Kaohsiung – Hong Kong – Laem Chabang – Singapore – Colombo – Halifax – New York – Savannah – Norfolk).

х) «Тихоокеанско-Атлантический экспресс» (Гаосюн – Янотай – Гонконг – Кобе – Нагоя – Токио – Сиэтл – Окленд – Лонг Бич – Саванна – Норфолк – Нью-Йорк – Галифакс. Pacific Atlantic Express (Kaohsiung – Yantian – Hong Kong – Kobe – Nagoya – Tokyo – Seattle – Oakland – Long Beach – Savannah – Norfolk – New York – Halifax).

и) «Карибский экспресс» (Пусан – Шанхай – Шиаминь – Янотай – Гонконг – Порт Эверглед – Нью-Йорк – Норфолк – Саванна. Caribbean Express (Busan – Shanghai – Xiamen – Yantian – Hong Kong – Port Everglades – New York – Norfolk – Savannah).

й) «Восточное побережье Экспресс» (Пусан – Циндао – Шанхай – Шекоу – Гонконг – Майами – Саванна – Нью-Йорк – Норфолк)

к) «Дальневосточный экспресс» (Шиаминь – Шекоу – Гонконг – Лос-Анжелес – Окленд). East Coast Express (Busan – Qingdao – Shanghai – Shekou – Hong Kong – Miami – Savannah – New York – Norfolk. Far East Express (Xiamen – Shekou – Hong Kong – Los Angeles – Oakland).

### III.2. Дальний Восток – Карибский бассейн

а) Пусан – Шанхай – Шиаминь – Янотай – Гонконг – Порт оф Мансанильо, Панама. Busan – Shanghai – Xiamen – Yantian – Hong Kong – Port of Manzanillo, Panama.

б) Шанхай – Шекоу – Гонконг – Пусан – Мансанильо, Мехико – Порт оф Мансанильо, Панама – Кингстон, Ямайка. Shanghai – Shekou – Hong Kong – Busan – Manzanillo, Mexico – Port Of Manzanillo, Panama – Kingston, Jamaica.

с) Порт оф Мансанильо, Панама – Йокогама – Кобе – Гаосюн – Яньтай – Гонконг – Нагоя. Port Of Manzanillo, Panama – Yokohama – Kobe – Kaohsiung – Yantian – Hong Kong – Nagoya.

III.3. Дальний Восток – Западное побережье Южной Америки

а) Сингапур – Шекоу – Гонконг – Киланг – Пусан – Мансанильо, Мехико – Буэнавентура – Гуаякиль – Кальяо – Икике – Вальпараисо – Лир-

кен. Singapore – Shekou – Hong Kong – Keelung – Pusan – Manzanillo, Mexico – Buenaventura – Guayaquil – Callao – Iquique – Valparaiso – Lirquen.

б) Икике – Вальпараисо – Лиркен – Буэнавентура – Гуаякиль – Кальяо – Йокогама – Сингапур – Шекоу – Гонконг – Келунг – Пусан. Iquique – Valparaiso – Lirquen – Buenaventura – Guayaquil – Callao – Yokohama – Singapore – Shekou – Hong Kong – Keelung – Pusan.

### III.4. Дальний Восток – Австралия

а) Йокогама – Нагоя – Осака – Пусан – Келунг – Гонконг – Шекоу – Мельбурн – Сидней – Брисбен. Yokohama – Nagoya – Osaka – Pusan – Keelung – Hong Kong – Shekou – Melbourne – Sydney – Brisbane.

б) Шиньян – Циндао – Шанхай – Нинбо – Мельбурн – Сидней – Брисбен. Xingang – Qingdao – Shanghai – Ningbo – Melbourne – Sydney – Brisbane.

с) Шанхай – Шьяминь – Хуанпу – Гонконг – Сидней – Мельбурн – Брисбен. Shanghai – Xiamen – Huangpu – Hong Kong – Sydney – Melbourne – Brisbane.

### III.5. Дальний Восток – Новая Зеландия

а) Токио – Нагоя – Кобе – Можи – Пусан – Келунг – Гонконг – Окленд – Лителтон – Порт Чалмерс – Веллингтон – Нейпир – Таураге. Tokyo – Nagoya – Kobe – Moji – Busan – Keelung – Hong Kong – Auckland – Lyttelton – Port Chalmers – Wellington – Napier – Tauranga.

б) Йокогама – Кобе – Пусан – Гонконг – Окленд – Лителтон – Нельсон – Нейпир – Таураге. Yokohama – Kobe – Busan – Hong Kong – Auckland – Lyttelton – Nelson – Napier – Tauranga.

### III.6. Северная Америка – Африка (через Дальний Восток)

а) Южная и Западная Африка через Сингапур (Окленд/ Лонг-Бич/ Сиэтл/ Ванкувер – Сингапур – Кейптаун – Порт-Элизабет – Дурбан – Дакар – Конакри – Абиджан – Тема – Лагос – Дуала – Такоради – Сан-Педро). South and West Africa Relay via Singapore (Oakland/ Long Beach/ Seattle/ Vancouver – Singapore – Capetown – Port Elizabeth – Durban – Dakar – Conakry – Abidjan – Tema – Lagos – Douala – Takoradi – San Pedro).

б) Северная и Восточная Африка через Сингапур (Окленд/ Лонг-Бич/ Сиэтл/ Ванкувер – Сингапур – Тунис – Касабланка – Джибути – Дар-эс-Салам – Момбаса – Массав). North and East Africa Relay via Singapore (Oakland/ Long Beach/ Seattle/ Vancouver – Singapore – Tunis – Casablanca – Djibouti – Dar es Salaam – Mombasa – Massawa).

### III.7. Северная Америка – Австралия

а) Лос-Анжелес – Таураге – Мельбурн – Сидней. Los Angeles – Tauranga – Melbourne – Sydney.

б) Окленд – Сиэтл – Ванкувер – Лос-Анжелес – Окленд – Сидней – Мельбурн. Oakland – Seattle – Vancouver – Los Angeles – Auckland – Sydney – Melbourne.

с) Хьюстон – Нью-Йорк – Норфолк – Саванна – Мансанильо – Окленд – Сидней – Мельбурн – Аделаида – Фремантле. Houston – New York – Norfolk – Savannah – Manzanillo – Auckland – Sydney – Melbourne – Adelaide – Fremantle.

## IV. Другие важнейшие маршруты

### IV.1. Африка – Европа

а) Порт-Элизабет – Дурбан – (Бейра/Мапуту/Йоханесбург) – Кейптаун – Лас-Палмас – Роттердам – Тилбург – Бремерхафен – Гавр. Port Eli-

zabeth – Durban (Beira/ Maputo/ Johannesburg) – Cape Town (Walvis Bay) – Las Palmas – Rotterdam – Tilbury – Bremerhaven- Le Havre.

b) Порт-Элизабет – Кейптаун – Лиссабон – Бристоль – Антверпен – Бремерхафер. Port Elizabeth – Cape Town – Lisbon – Bristol – Antwerp – Bremerhaven.

с) Кейптун – Дурбан – Порт Элизабет – Лас-Палмас – Лиссабон. Cape Town – Durban – Port Elizabeth – Las Palmas – Lisbon.

d) Лас-Палмас – Гавр – Роттердам – Тилбург – Бремерхафере) Дар-Эс-Салам – Момбаса – Дамьетта – Специя – Гамбург – Роттердам – Саутгемптон – Тилбург – Гавр. Las Palmas – Le Havre – Rotterdam – Tilbury – Bremerhavene) Dar Es Salaam – Mombasa – Damietta Cagliari – La Spezia – Hamburg – Rotterdam Southampton – Tilbury – Le Havre.

IV.2. Дальний Восток – Восточное побережье Южной Америки

a) Пусан – Шанхай – Киланг – Гонконг – Сингапур – Дурбан – Порт-Элизабет – Сантос – Буэнос-Айрес – Монтевидео – Риу-Гранди – Паранагуа – Сан-Франциску-ду-Сул – Сантос – Рио-де-Жанейро. Pusan – Shanghai – Keelung – Hong Kong – Singapore – Durban – Port Elizabeth – Sepetiba – Santos – Buenos Aires – Montevideo – Rio Grande – Paranagua – Sao Francisco Do Sul – Santos – Rio De Janeiro.

b) Сепетиба – Буэнос-Айрес – Монтевидео – Риу-Гранди – Паранагуа – Сан-Франциску-ду-Сул – Сантос – Рио-де-Жанейро – Кейптаун – Порт-Элизабет – Сингапур – Гонконг – Пусан – Шанхай – Киланг. Sepetiba – Buenos Aires – Montevideo – Rio Grande – Paranagua – Sao Francisco Do Sul – Santos – Rio De Janeiro – Capetown – Port Elizabeth – Singapore – Hongkong – Busan – Shanghai – Keelung.

IV.3. Дальний Восток – Западная Африка

a) Шанхай – Гонконг – Сингапур – Ломе – Апапа – Тема – Абиджан. Shanghai – Hong Kong – Singapore – Lome – Арапа – Tema – Abidjan.

b) Сингапур – Дурбан – Кейптаун – Луанда – Котону – Апапа – Тема – Дуала. Singapore – Durban – Cape Town – Luanda – Cotonou – Арапа – Tema – Douala.

IV.4. Дальний Восток – Южная Азия

a) Порт Келанг – Сингапур – Нава Шева – Мандра – Порт Касим – Нава Шева – Коломбо. Port Klang – Singapore – Nhava Sheva – Mundra – Port Qasim – Nhava Sheva – Colombo.

b) Порт Касим – Коломбо – Порт Келанг – Нава Шева – Сингапур. Port Qasim – Colombo – Port Klang – Nhava Sheva – Singapore.

IV.5. Дальний Восток – Южная Африка

a) Шанхай – Гонконг – Сингапур – Дурбан. Shanghai – Hong Kong – Singapore – Durban.

b) Сингапур – Дурбан – Кейптаун. Singapore – Durban – Cape Town.

с) Йокогама – Нагоя – Кобе – Пусан – Киланг – Гонконг – Сингапур – Порт Элизабет. Yokohama – Nagoya – Kobe – Pusan – Keelung – Hong Kong – Singapore – Port Elizabeth.

IV.6. Северная Америка – Латинская Америка

a) Восточное побережье США/ Западное побережье США/ Залив – Западное побережье Южной Америки (Галифакс – Нью-Йорк – Норфолк – Саванна – Хьюстон – (Сиэтл – Окленд – Лонг-Бич) – Монзанильо – Буэновентура – Гуаякиль –

Кальяо – Вальпарансо – Ариса – Лиркен – Пойта). U.S. East Coast/West Coast/Gulf – West Coast South America (Halifax – New York – Norfolk – Savannah – Houston – (/Seattle – Oakland – Long Beach/) – Manzanillo – Buenaventura – Guayaquil – Callao – Valparaiso – Arica – Lirquen – Paita).

b) Восточное побережье США – Восточное побережье Южной Америки (Чарлстон – Норфолк – Нью-Йорк – Паранагуа – Сан-Франциско – Ду-Сул – Сантус – Сепетиба – Суапе – Сальвадор). U.S. East Coast /East Coast South America (Charleston – Norfolk – New York – Paranagua – San Francisco Do Sul – Santos – Sepetiba – Suape – Salvador).

с) Атлантическое побережье США /Мексиканский залив – Латинская Америка (Галифакс – Нью-Йорк – Норфолк – Саванна – Хьюстон – Кингстон – Мансанильо – Картагена – Пуэрто-Лимон ю Санта-Марта – Ла-Гуара – Эль-Гуманче – Порт оф Спейн – Пуэрто-Кабелло – Виллемстад – Барранкилья). U.S. Atlantic Coast/Gulf- Latin American (Halifax – New York – Norfolk – Savannah – Houston – Kingston – Manzanillo – Cartagena – Puerto Limon – Santa Marta – La Guaira – El Gumanche – Port of Spain – Puerto Cabello – Willemstad – Barranquilla).

d) Бассейн реки Амазонки (Галифакс – Нью-Йорк – Норфолк – Саванна – Хьюстон – Новый Орлеан – (/Сиэтл – Окленд – Лонг-Бич/) – Манаус – Белен Amazon River Basin Service (Halifax – New York – Norfolk – Savannah – Houston – New Orleans – (/Seattle – Oakland – Long Beach/) – Manaus – Belem).

IV.7. Внутривосточные маршруты

a) Европа/Кипр/Израиль (Тилбург – Гамбург – Антверпен – Роттердам – Хайфа – Ашдод – Лимасол). Europe/Cyprus/Israel Service (Tilbury – Hamburg – Antwerp – Rotterdam – Haifa – Ashdod – Limassol).

b) Израиль/Кипр/Европа (Лимасол – Ашдод – Хайфа – Тилбург – Антверпен – Гамбург – Роттердам). b) Israel/Cyprus/Europe Service (Limassol – Ashdod – Haifa – Tilbury – Antwerp – Hamburg – Rotterdam).

с) Европа – Ливан/Сирия (Саутгемптон – Тилбург – Гамбург – Антверпен – Роттердам – Бейрут – Латакия – Тартус). Europe-Lebanon/Syria (Southampton – Tilbury – Hamburg – Antwerp – Rotterdam – Beirut – Lattakia – Tartous).

d) Ливан/Сирия – Европа (Бейрут – Латакия – Тартус – Тилбург – Гамбург – Антверпен – Роттердам. Lebanon/Syria – Europe (Beirut – Lattakia – Tartous – Tilbury – Hamburg – Antwerp – Rotterdam).

e) Средиземноморье – Египет/Турция/ Греция/Ливан (Дамьетта – Гебз – Стамбул – Салоники – Мальта – Пирайс – Салоники – Стамбул – Дамьетта – Порт Саид – Бейрут – Латакия – Дамьетта – Бейрут – Измир. Intra Med – Egypt/Turkey/Greece/Levant (Damietta – Gebze – Istanbul – Thessaloniki – Malta – Piraeus – Thessaloniki – Istanbul – Damietta – Port Said – Beirut – Lattakia – Damietta – Beirut – Izmir).

f) Средиземноморье – Египет/Турция/ Греция/Ливан (Дамьетта – Гебз – Стамбул – Салоники – Мальта – пирейс – Салоники – Стамбул – Дамьетта – Порт Саид – Бейрут – Латакия – Дамьетта – Латакия – Измир. Intra Med – Egypt/Turkey/Greece/Levant (Damietta – Gebze – Istanbul –

Thessaloniki – Malta – Piraeus – Thessaloniki – Istanbul – Damietta – Port Said – Beirut – Lattakia – Damietta – Lattakia – Izmir.

г) Средиземноморье – Египет/Израиль/ Турция фидер (Дамьетта – Порт Саид – Ашдод – Мерсин – Хайфа. Intra Med – Egypt/Israel/Turkey Feeder (Damietta – Port Said – Ashdod – Mersin – Haifa).

h) Средиземноморье – Западное Средиземноморье/Египет/Израиль/ Турция (Кадис – Салерно – Александрия – Хайфа – Измир – Салерно – Специя – Кадис. Intra Med – West Med/Egypt/Israel/Turkey (Cadiz – Salerno – Alexandria – Haifa – Izmir – Salerno – La Spezia – Cadiz).

и) Средиземноморье – Мальта/Западное Средиземноморье (Мальта – Салерно – Генуя – Фос – Барселона – Лиссабон. Intra Med – Malta/West Med (Malta – Salerno – Genoa – Fos – Barcelona – Lisbon).

j) Средиземноморье – Западное Средиземноморье/ Египет (Специя – Барселона – Фос – Дамьетта. Intra Med – West Med/Egypt (La Spezia – Barcelona – Fos – Damietta).

к) Средиземноморье – Египет /Западное Средиземноморье (Дамьетта – Специя – Барселона – Фос. Intra Med – Egypt/West Med (Damietta – La Spezia – Barcelona – Fos).

l) Средиземноморье – Египет/Италия (Дамьетта – Специя – Мальта. Intra Med – Egypt/Italy (Damietta – La Spezia – Malta).

m) Средиземноморье – Черное море, фидер (Мальта – Варна – Бургас – Констанца – Одесса – Ильичевск – Потти. Intra Med – Black Sea Feeders (Malta – Varna – Burgas – Constanza – Odessa – Ilychevsk – Poti).

n) Средиземноморье – Черное море, фидер (Поти – Ильичевск – Одесса – Констанца – Бургас – Варна – Измир. Intra Med – Black Sea Feeders (Poti – Ilychevsk – Odessa – Constanza – Burgas – Varna – Izmir).

o) Европа – Черное море (Антверпен – Гамбург – Роттердам – Саутгемптон – Тилбург – Варна – Констанца – Одесса – Новороссийск – Потти. Europe – Black Sea (Antwerp – Hamburg – Rotterdam – Southampton – Tilbury – Varna – Constanza – Odessa – Novorossiysk – Poti).

р) Черное море – Европа (Поти – Новороссийск – Одесса – Констанца – Варна – Гамбург – Роттердам – Антверпен – Саутгемптон – Тилбург. Black Sea – Europe (Poti – Novorossiysk – Odessa –

Constanzas – Varna – Hamburg – Rotterdam – Antwerp – Southampton – Tilbury).

q) Европа – Восточное побережье Пиренейского полуострова (Гамбург – Антверпен – Роттердам – Тилбург – Саутгемптон – Барселона – Валенсия. Europe – Eastern Iberia (Hamburg – Antwerp – Rotterdam – Tilbury – Southampton – Barcelona – Valencia).

р) Европа – Египет (Тилбург – Гамбург – Роттердам – Антверпен – Порт Саид – Дамьетта – Александрия. Europe – Egypt (Tilbury – Hamburg – Rotterdam – Antwerp – Port Said – Damietta – Alexandria).

t) Европа – Северная Африка (Марокко) (Роттердам – Феликстон – Антверпен – Танжер – Касабланка – Агадир. Europe to North Africa (Morocco) (Rotterdam – Felixstowe – Antwerp – Tangier – Casablanca – Agadir).

u) Европа – Западное побережье Пиренейского полуострова (Бремерхафен – Гамбург – Роттердам – Антверпен – Гавр – Тилбург – Бильбао – Лиссабон. Europe – Western Iberia (Bremerhaven – Hamburg – Rotterdam – Antwerp – Le Havre – Tilbury – Bilbao – Lisbon).

v) Европа – Специя/Джоя Тауро/Калиари (Саутгемптон – Тилбург – Гамбург – Антверпен – Роттердам – Специя – Джоя Тауро – Калиари. Europe – La Spezia/Gioia Tauro/Cagliari (Southampton – Tilbury – Hamburg – Antwerp – Rotterdam – La Spezia – Gioia Tauro – Cagliari).

w) Европа – Турция (Гамбург – Роттердам – Антверпен – Саутгемптон – Тилбург – Мерсин – Измир – Стамбул – Гибз – Кампорт – Трабзон. Europe – Turkey (Hamburg – Rotterdam – Antwerp – Southampton – Tilbury – Mersin – Izmir – Istanbul – Gebze – Kumport – Trabzon).

x) Европа – Греция (Гамбург – Роттердам – Антверпен – Тилбург – Саутгемптон – Пирайя – Салоники. Europe – Greece (Hamburg – Rotterdam – Antwerp – Tilbury – Southampton – Piraeus – Thessaloniki).

y) Европа – Северная Африка (Алжир/Тунис) (Гамбург – Роттердам – Антверпен – Тилбург – Саутгемптон – Тунис – Алжир. Europe – North Africa (Algeria/Tunisia) (Hamburg – Rotterdam – Antwerp – Tilbury – Southampton – Tunis – Algiers).

z) Северная Европа – Мальта (Антверпен – Гамбург – Роттердам – Саутгемптон – Тилбург – Мальта). North Europe – Malta (Antwerp – Hamburg – Rotterdam – Southampton – Tilbury – Malta).

## Приложение 4

### Важнейшие евроазиатские автодорожные маршруты, включенные в проект ЕЭК ООН – ЭСКАТО ООН по наращиванию институциональных возможностей развития межрегиональных наземных и наземно-морских транспортных соединений (2002-06гг.), на 1 июля 2005г.

№ Маршрут	Вхождение маршрута в транспортные сети	
	Европа	Азия
1. Торфяновка – Ст.-Петербург (Порт) – Москва – Нижний Новгород – Екатеринбург – Омск – Новосибирск – Красноярск – Иркутск – Улан-Удэ – Чита – Белогорск – Хабаровск – Уссурийск – Владивосток (Порт)/ Восточный (Порт)/ Находка (Порт). ТРАССИБ.....	E-22	АН-30
Ответвления:		
1.a. Брест – Минск – Москва.....	ТРАССИБ.....	E-85, E-30
1.b. Мостиска/ Чоп – Львов – Киев – Москва.....	E-40, E-101	
1.c. Москва – Ярославль – Вологда – Архангельск (Порт).....		E-115
1.d. Семипалатинск – Новосибирск.....		
2. Брест – Минск – Москва – Нижний Новгород – Уфа – Челябинск – Курган – Петропавловск – Астана – Алматы – Хоргос – Джингхе – Урумчи – Сиань – Ляньюньган(Порт)/Шанхай (Порт).....	E-85	АН-6
	E-30	АН-64
	ТРАССИБ.....	E-125
		АН-7, АН 60

## Ответвления:

- 2.a. Торфяновка – С.-Петербург – Москва. СЕВЕР-ЮГ.....E-18E-105.....АН-8  
 2.b. Петропавловск – Омск – Павлодар – Семипалатинск – Георгиевка – Таскескен – .....АН 60  
 Учарал – Достык – Аланьушанкоу – Куйтун – Урумчи ..... ТРАНССИБ.....E-127 .....АН-68, АН-5  
 2.c. Самара – Уральск – Актобе – Доссор – Макат.....E-121, E-38 .....АН-63, АН-61  
 2.d. Челябинск – Каерак – Костани – Астана .....E-123, E-16.....АН-7  
 2.e. Архангельск – Пермь – Екатеринбург – Курган – Петропавловск  
 3. Мостиска – Львов – Киев – Гутков – Курск – Саратов – Озинки – Уральск – Актюбинск –  
 Карабутск – Аральск – Кызыл-Орда – Чимкент – Алматы – Хоргос – Джинхе –  
 Урумчи – Сиань – Ляньюньган (Порт)/ Шанхай (Порт).....E-40, E-95, E-101, E-38.....АН-61

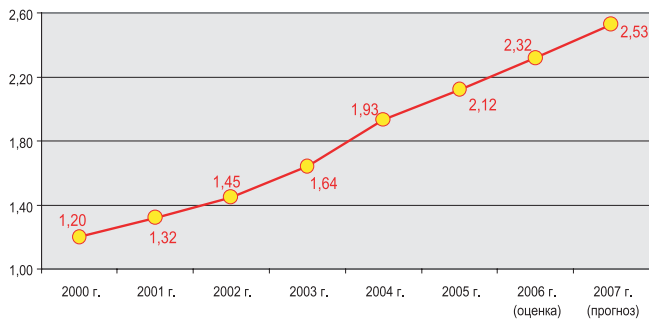
## Ответвления

- 3.a. Чоп – Ужгород – Мукачево – Стрый – Львов- Киев – Харьков – Каменск-Шахтинский –  
 Волгоград – Астрахань – Атырау – Бейнеу – Нукус – .....АН-70, АН-8  
 Бухара – Навои – Самарканд – Ташкент – Чимкент .....E-40 .....АН-63, АН-5  
 3.b. Ягодин – Ковель – Сарны – Киев .....E-373  
 3.c. Калининград (Порт) – Толпаки- Нестеров – (Литва) – Минск – Гомель – Киев .....E-28, E-271, E-95.....  
 3.d. Мостиска/ Чоп – Ужгород – Мукачево – Стрый – Тернополь – Хмельницкий –  
 Винница – Умань – Кировоград – Днепропетровск – Донецк –  
 Ростов-на-Дону – Армавир – Минеральные Воды – Владикавказ – (Тбилиси) –  
 Махачкала (Порт) – Актау (Порт) – Бейнеу.....E-50, E-121 .....АН-70  
 3.e. Ростов-на-Дону – Краснодар- Новороссийск (Порт) – Кавказ (Порт) – Сам-сун (Порт)  
 /Поти/ Батуми (Порт)/ Бургас (Порт) .....E-115, E-97.....  
 3.f. София – Поповица – Старая Загора – Бургас (Порт) – Кавказ (Порт) –  
 Новороссийск (Порт) - Потти/Батуми (Порт).....E-773.....  
 4. Надлаг – Арад – Бухарест – Констанца (Порт) – Потти/ Батуми (Порт) – Тбилиси – Алят  
 – Баку (Порт) – Актау (Порт)- Бейнеу – Нукус – Бухара – Ташкент – Чимкент – Бишкек –  
 Алматы – Сары-Озек – Хоргос – Урумчи – Сиань – .....E-68, E-60, .....АН-5, АН-70,  
 Ляньюньган (Порт)/ Шанхай (Порт) .....E-121, E-40, E-60 .....АН-63, АН-62  
 4.a. Тбилиси – Садахло – Ереван – Ерасх – Горис – Капан – Мегри – (Агарак) –  
 Нурдуз – Джульфа – Эйвогли .....E-117 .....АН-82  
 4.b. Русе – Джурджу – Бухарест – Урзичени – Марасести – Альбита – Леучени – Кишенев –  
 Одесса (Порт) – Потти/Батуми (Порт).....E-85, E-581, E-58  
 4.c. Киев – Одесса (Порт)/ Ильичевск(Порт) – Потти/ Батуми (Порт).....E-95  
 4.d. София – Плевен – Русе – Варна (Порт) – Потти/ Батуми (Порт) .....E-79, E-83, E-85, E-70  
 4.e. Мерзифон- Самсун (Порт Самсун) – Трабзон (Порт Трабзон) – Сарп (Турция) – Сарпи (Грузия)  
 – Батуми (Порт) – Потти (Порт) .....E-95, E-70 .....АН-5  
 4.f. Баку (Порт) – Туркменбаши (Порт) – Ашхабад – Мары – Бухара .....E-60 .....АН-5  
 5. Граница с Сербия Черногория/Бывшая Югославская Республика Ма-кедония – София – Капикюле –  
 Стамбул – (Хайдарпаса Порт) – Измит (Деринс Порт) – Мерзифон- Рефахие – Гурбулак – Базарган – Эйвогли –  
 Тебриз – Казвин – Тегеран – Семнан – Дамгхан – Сабзевар – Мешхед – Догхароун – Ислам Кала- Герат –  
 Мазари-Шариф – Термез – Гузар – Самарканд – Ташкент – Андижан – Ош – Сары-Таш – Иркештам – .....АН-1, АН-5,  
 Каши – Урумчи – Сиань – Ляньюньган (Порт)/ Шанхай (Порт) .....E-80 .....АН-85, АН-77  
 5.a. Тегеран – (Савеч – Салафчеган) – Кум – Язд – Анар – Керман – Захедан – Мирьявех –  
 Граница с Пакистаном.....АН 2  
 5.b. Надлаг – Арад – Темишоара – Лугой – Карасебес – Дг.- Турну –  
 Северин – Крайова – Калафат – Видин – Ботевград – София.....E-70, E-79  
 5.c. Граница с Грецией – Кесан – Силиври .....E-84, E-90.....  
 5.d. Киев – Умань – Одесса (Порт)/ Ильичевск (Порт) – Самсун (Порт) – Мерзифон.....E-95.....АН-5  
 5.e. Мешхед – Сарахкс – Теджен.....АН-75  
 5.f. Мазари-Шариф – Полихумри – Кабул – граница Пакистана.....АН-76АН-7АН-1  
 5.g. Мазари-Шариф – Полихумри – Нижний Пяндж – Душанбе – Сары-Таш .....E-123, E-60.АН-76,АН-7,АН-65  
 5.h. Термез – Душанбе – Вахдат – Кулоб – Хорог – Мургаб – Карши .....E-60, E-009, E-008 .....АН-65, АН-66, АН-4  
 5.i. Констанца (Порт) – Хайдарпаса (Порт)  
 6. Торфяновка – Ст.-Петербург – Москва – Волгоград – Астрахань/ Оля (Порт) – Энзали (Порт) –.....E-105.....АН-8, АН-1  
 Казвин – Тегеран – Бендер-Аббас (Порт).....СЕВЕР-ЮГ .....E-119, E-40 .....АН-2, АН-70

## Ответвления:

- 6.a. Астрахань (Порт)- Оля (Порт) – Самур – Ялама – Баку (Порт)- Астара (Азербайджан)  
 – Астара (Иран) – Казвин – Тегеран .....E-119.....АН-8  
 6.b. Астрахань (Порт) – Амирабад (Порт) – Сари.....СЕВЕР-ЮГ.....АН-70  
 6.c. Астрахань(Порт) – Оля (Порт) – Актау (Порт) – Бейнеу.....СЕВЕР-ЮГ.....E-121 .....АН-70  
 6.d. Казвин – Савех – Ахваз – Бандер-Эмам (Порт).....АН-8  
 6.e. Тегеран – Кум – Исфахан – Шираз – Бушер (Порт) .....АН-72  
 6.f. Есердар – Гудуролум – Инче-Бороун- Горган – Сари – Семнан – Дамгхан  
 – Язд – Анар – Бендер Аббас (Порт) .....E-121 .....АН-70  
 6.g. Теджен – Сарахкс – Сарахкс – Мешхед – Бирджанд – Нехбандан –  
 Даштак- Захедан – Чабахар (Порт) .....АН-75  
 7. Мурманск (Порт) – Петрозаводск – Ст.- Петербург (Порт) – Псков – Остров – Гомель –  
 Киев – Одесса (Порт)/ Ильичевск (Порт) .....E-105, E-95

Рис. 1.1. Динамика валового внутреннего продукта КНР в 2000-07гг., в трлн.долл. США



Источники: МВФ, Всемирный банк [51,52,53]

Рис. 1.2. Динамика ежегодного прироста ВВП Китая в сравнении с приростом мирового ВВП в 2000-07гг., в %

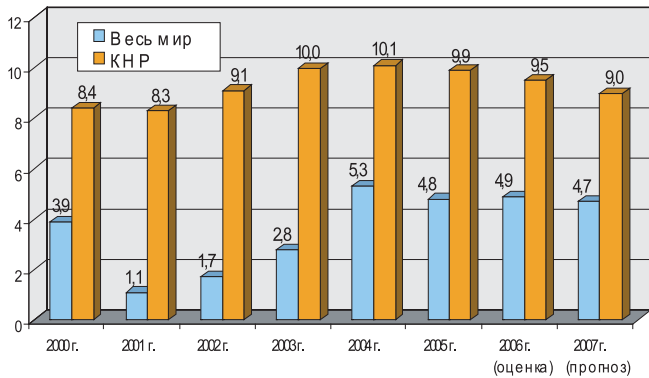


Рис. 1.3. Объем прямых иностранных инвестиций в экономику Китая в 2000-06гг., в млрд.долл. США

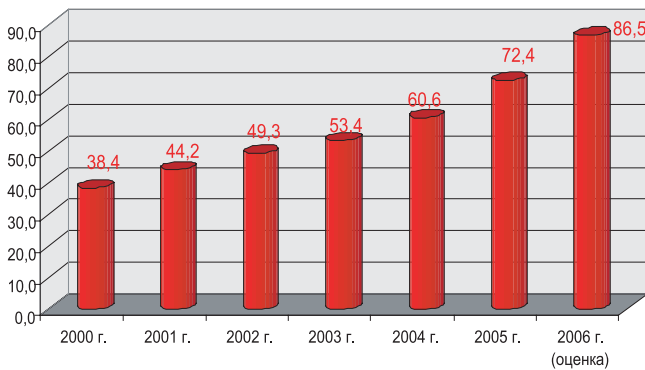


Рис. 1.4. Сравнение темпов прироста мирового производства и международной торговли по периодам с 1950 по 2005г., в %

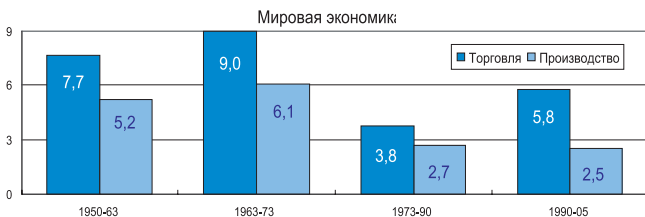
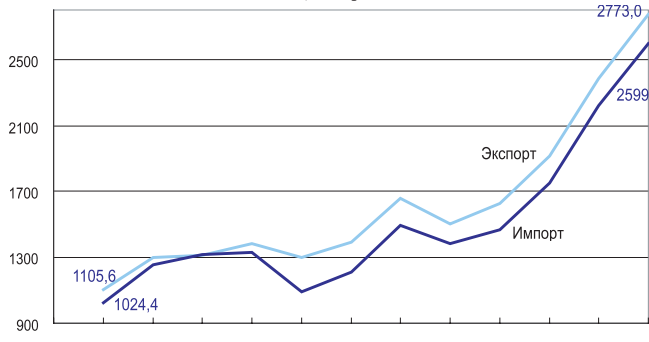


Рис. 1.5. Динамика международной торговли стран Азии в 1994-2005гг., в млрд.долл. США



Источник: ВТО [3]

Рис. 1.6. Удельный вес Японии и Китая в азиатском экспорте товаров в Европу в 2002-05гг., в %

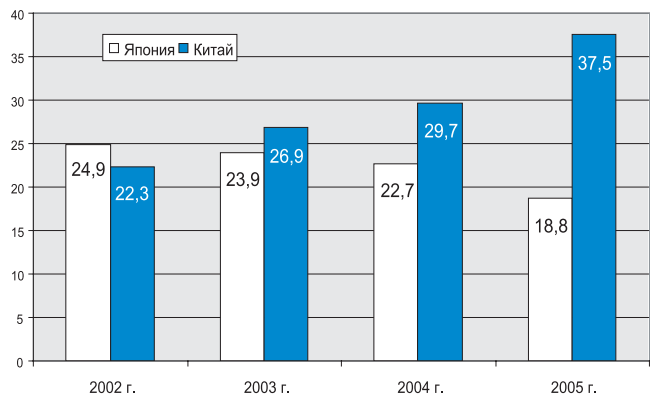


Рис. 1.7. Удельный вес Японии и Китая в европейском экспорте товаров в Азию в 2002-05гг., в %

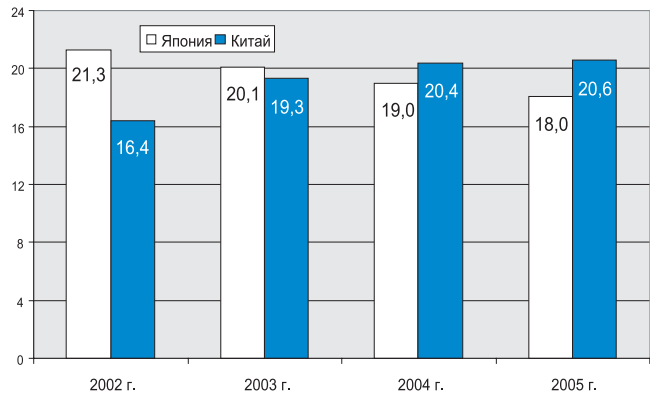


Рис. 1.8. Объемы экспорта товаров из Китая в 1994-2005гг., в млрд.долл. США

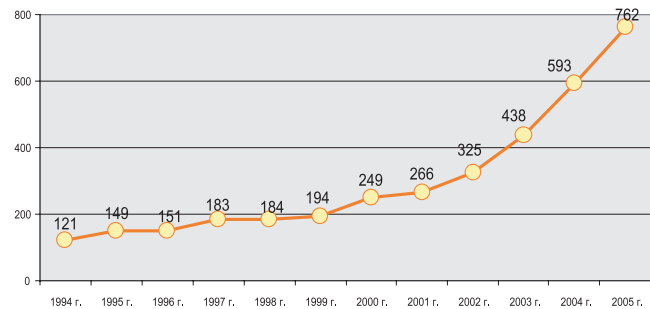


Рис. 1.9. Динамика экспорта товаров из Китая в ЕС-25, США и Канаду, а также импорта из США, Канады и ЕС-25 в КНР в 1980-2005гг., в млрд.долл. США

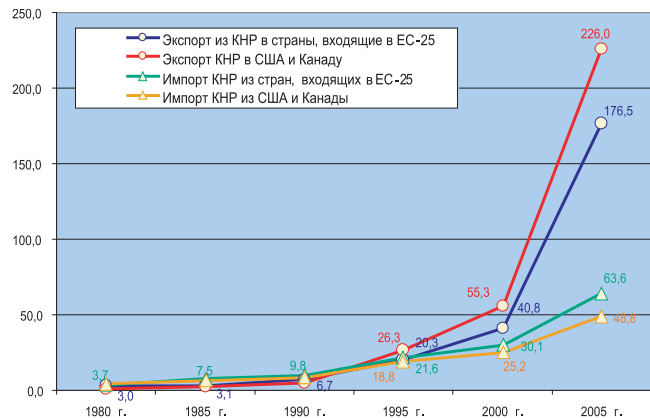


Рис. 1.10. Удельный вес США и ЕС-25 в структуре экспорта Китая, в %

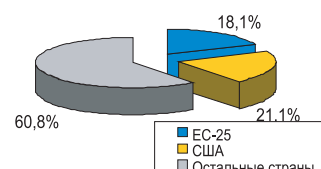
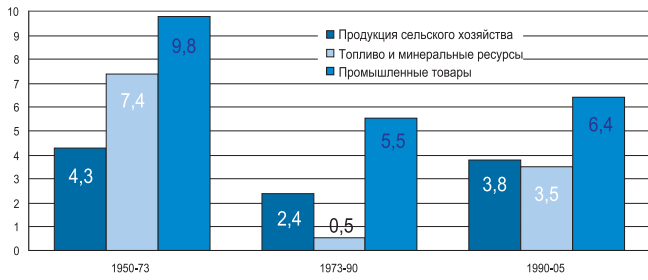


Рис. 1.11. Темпы прироста экспорта промпродукции в сравнении с динамикой экспортных поставок сельскохозяйсырья, минеральных ресурсов и топлива в 1950-2005гг., в %



Источник: ВТО [3]

Рис. 1.12. Удельный вес отдельных регионов мира в торговле промышленной продукцией в 2005г., в %

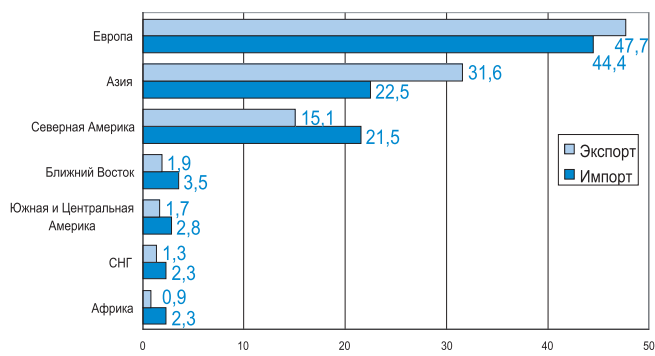


Рис. 1.13. Удельный вес отдельных регионов мира в торговле офисным и телекоммуникационным оборудованием в 2005г., в %

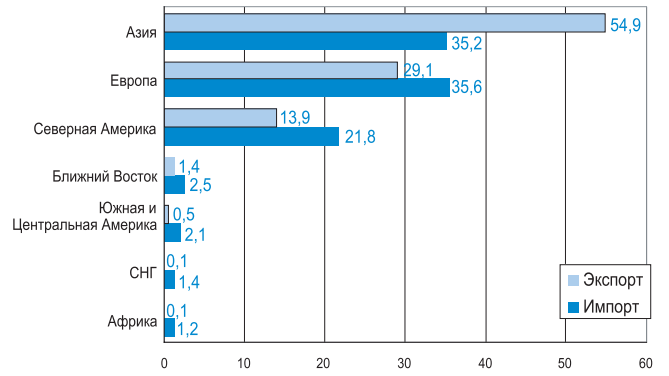
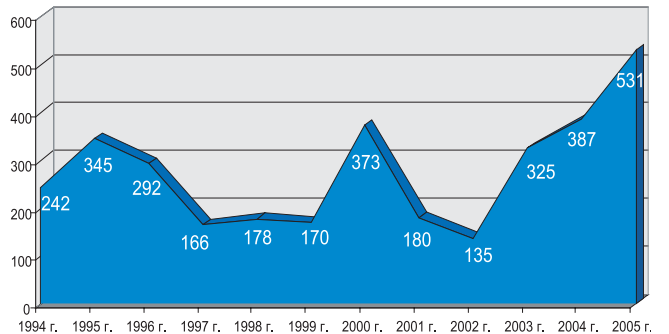


Рис. 1.14. Динамика заказов на новые ячеистые контейнеровозы в 1994-05гг., в ед.



Источник: ЮНКТАД [8]

Рис. 1.15. Маршруты доставки грузов из Европы в Азию

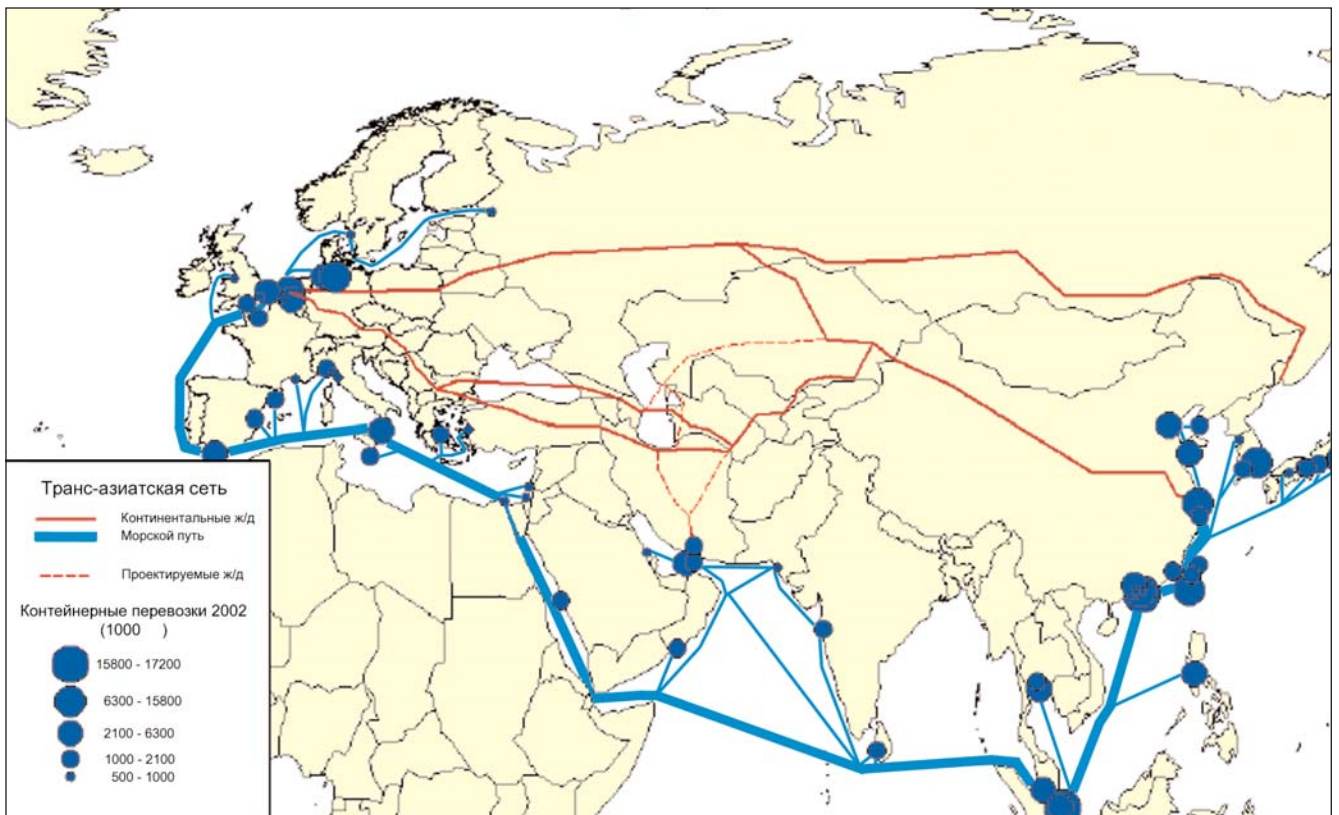


Рис. 1.16. Маршруты международных морских перевозок контейнеризированных грузов

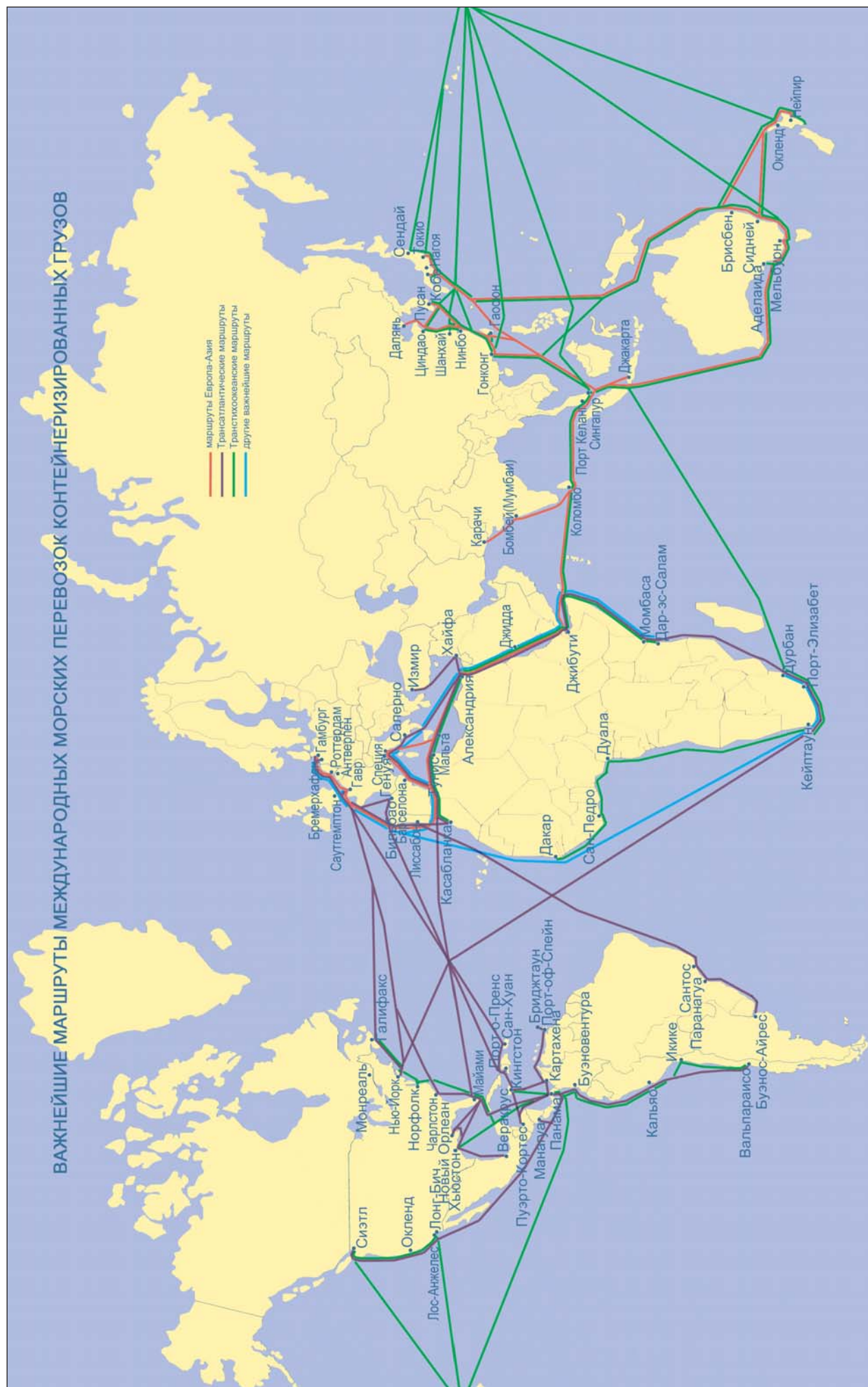


Рис.1.17. Направления евроазиатских транспортных связей



Основные направления евроазиатских транспортных связей  
выработанные на II международной евроазиатской конференции по транспорту  
(г.Санкт-Петербург,12-13 сентября 2000 г.)

Source: ESCAP/ECE Joint programme on development of Asia-Europe land transport links



UNATED NATIONS  
may, 2000

- Направления евроазиатских транспортных связей:
- 1 ТРАНСИБИРСКИЙ**  
Европа (2,3 и 9 коридоры) - Российская Федерация - Корейский полуостров - Япония с двумя ответвлениями от Российской Федерации: - Казахстан - Китай и - Монголия - Китай
  - 2 ТРАСЕКА**  
Восточная Европа (4,7,8,9 коридоры) - Черное море - Кавказ - Каспийское море - Центральная Азия
  - 3 ЮЖНЫЙ**  
Юго-Восточная Европа (коридор 4) - Турция - Исламская Республика Иран с двумя ответвлениями: - Центральная Азия - Китай и - Южная Азия - Юго-Восточная Азия/ Южный Китай
  - 4 СЕВЕР-ЮГ**  
Северная Европа (коридор 9) - Российская Федерация с двумя ответвлениями: - Кавказ - Персидский Залив и - Центральная Азия - Персидский Залив





Рис. 1.20. Сеть Азиатской шоссейной дороги



Рис. 1.21. Важнейшие автодорожные маршруты, обеспечивающие евроазиатские транспортные связи



Рис. 3.1. Структура парка подвижного состава международных перевозчиков-членов Казахской ассоциации международных автомобильных перевозчиков (КАЗАТО)

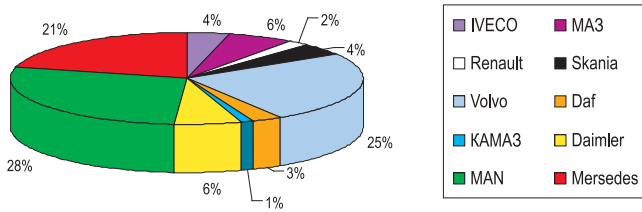


Рис. 3.2. Соответствие парка подвижного состава действительных членов Российской ассоциации международных автомобильных перевозчиков (АСМАП) экологическим требованиям ЕЭК ООН по выбросу загрязняющих веществ

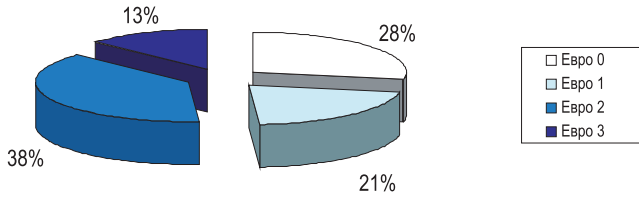


Рис. 3.3. Товарная структура экспорта китайских товаров в страны ЕС-25 в 2004г., в млрд.долл. США

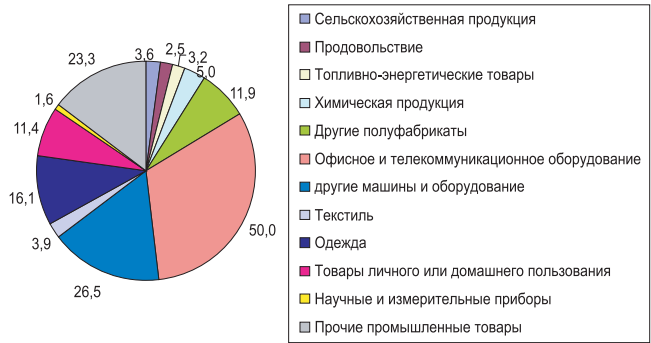


Рис. 3.4. Товарная структура импорта Китаем товаров из стран ЕС-25 в 2004г., в млрд.долл. США

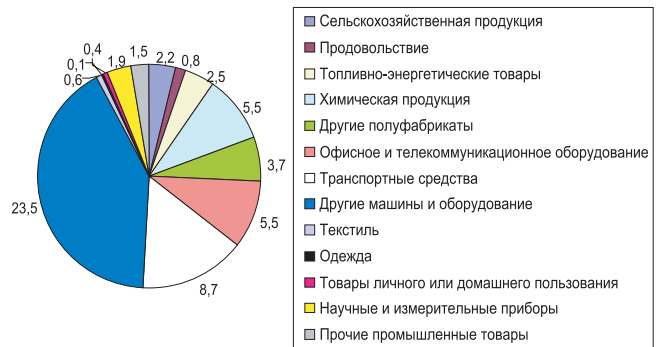


Рис. 4.1. Иерархия сценариев возрождения Великого шелкового пути и функционирования сухопутного транспортного моста между Европой и Азией

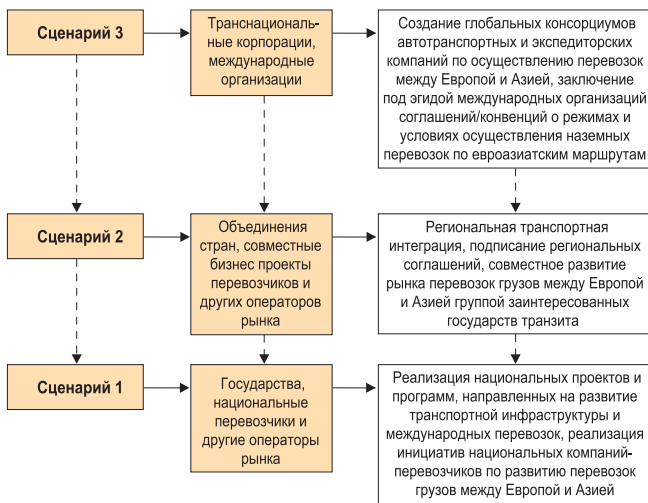


Рис. 4.2. Преимущества и сложности реализации сценариев возрождения Великого шелкового пути и функционирования сухопутного транспортного моста между Европой и Азией

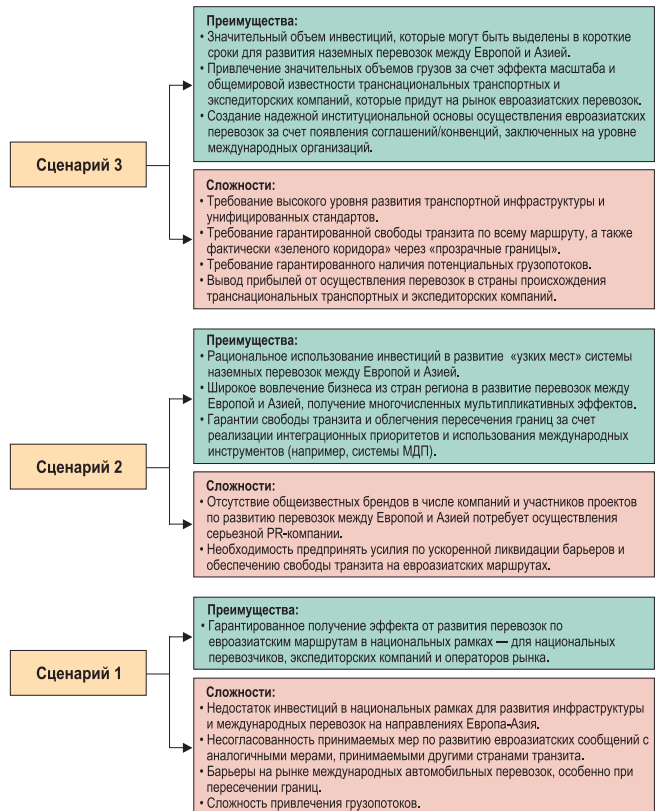


Рис. 4.3. Географические направления реализации  
Евразийского транспортного проекта

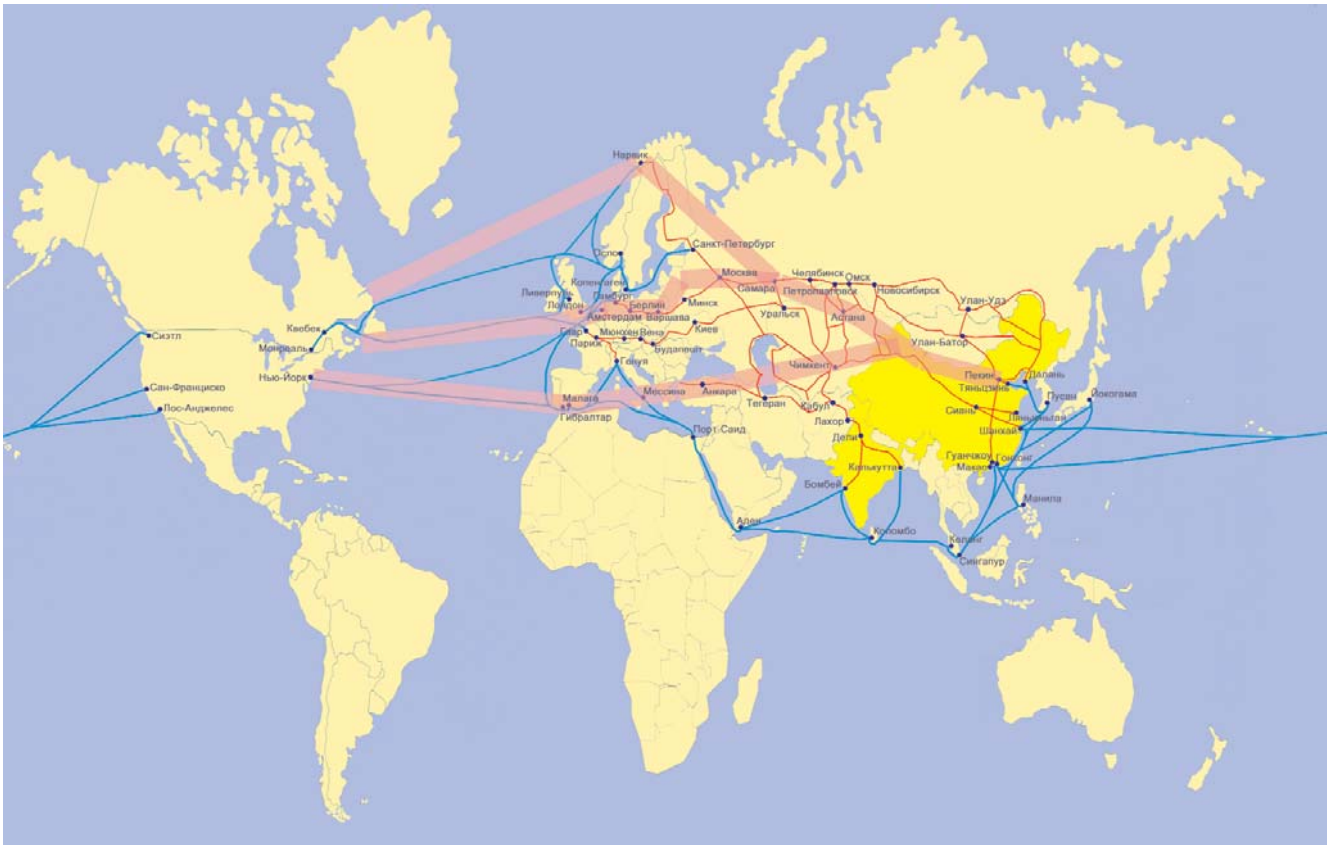


Рис. 4.4. Виды эффектов, создаваемых Евразийским  
транспортным проектом



# Транспорт за рубежом

ОБЗОР ПРЕССЫ

## Азербайджан

– Проект формирования ж/д маршрута Россия-Азербайджан-Иран в рамках транспортного коридора «Север-Юг» находится на дополнительном рассмотрении иранской стороны. Как сообщили Azer-press в министерстве транспорта Азербайджана, иранская сторона должна представить свои уточненные предложения в связи с начавшимся на территории страны строительством железнодорожного участка Решт-Газвин, который затем будет соединен с железнодорожным полотном в Астаре на юге Азербайджана. «Проект находится на экспертизе у иранской стороны, по итогам которой будет определена его реальная стоимость. В оценке проекта свою позицию представила Россия, которая заявила, что он слишком дорого оценен», – сказал эксперт министерства.

Общий объем инвестиций в данный проект может составить 600 млн.долл. «Готовы необходимые документы, протоколы по строительству этой железной дороги и имеется договоренность между тремя странами о реализации проекта», – сказали в министерстве. По меморандуму, подписанному сторонами в авг. 2004г., первоначальный размер уставного капитала совместного консорциума составит 6 млн.долл., которые будут вложены равными долями каждой из сторон. Ежегодный объем грузоперевозок через коридор прогнозируется на уровне 20 млн.т. [www.economy.gov.ru](http://www.economy.gov.ru), 23.6.2006г.

– В Астраханской обл. 1 июля планируется открыть автопаромную грузовую линию «Каспий», которая позволит перевозить грузы из астраханского порта Оля в столицу Азербайджана Баку. Об этом сообщили в пресс-службе губернатора Астраханской обл. По данным министерства промышленности, транспорта и связи Астраханской обл., в перечень обязательных портов, которые будут обслуживаться автопаромной линией, входят Оля и Баку. В число факультативных (дополнительных) войдут Энзели (Иран) и Туркменбаши (Туркменистан). На линии будет использоваться корабль «Бестекар Кара Караев», который ходит под флагом Азербайджана. Он будет пересекать Каспийское море два раза в месяц, ориентировочно 1 и 15 числа. ИА Regnum, 15.6.2006г.

– Автопаромная грузовая линия «Каспий» между Астраханью и Баку (Азербайджан) откроется 1 июля. Об этом сообщили в пресс-службе губернатора региона. В перечень обязательных портов, которые будут обслуживаться автопаромной линией, входят Оля (Астрахань) и Баку. В число факультативных (дополнительных) войдут Энзели (Иран) и Туркменбаши (Туркменистан). Основным кораблем, используемым на линии, станет «Бестекар Кара Караев», ходящий под флагом Азербайджана. Он будет пересекать Каспийское море два раза в месяц, ориентировочно 1 и 15 числа. ИА Regnum, 14.6.2006г.

– Азербайджанское Каспийское морское пароходство («Каспар») планирует перевезти в 2006г. 14 млн. т. казахстанской и туркменской нефти и нефтепродуктов. Об этом сказал журналистам во

вторник начальник «Каспар» Айдын Баширов. По его словам, объем транзита казахстанской и туркменской нефти и нефтепродуктов через порт Баку составит около 9,5-10 млн. т., остальной объем перевозок придется на долю иранских портов и Махачкалы.

Баширов отметил также, что на данный момент наблюдается некоторое снижение транзита нефти через Баку, что, по его словам, связано, в т.ч., со вводом в строй нефтепровода Баку-Тбилиси-Джейхан. При этом он заметил, что через месяц-два объем транзита достигнет прежнего уровня. «Каспар» владеет нефтеналивным флотом из 40 судов. РИА «Новости», 6.6.2006г.

– Французский банк BNP Paribas ведет переговоры с министерством транспорта Азербайджана о кредите в 220 млн.долл. для дорожного сектора республики, сообщил президент BNP Paribas Мишель Пеберо (Michel Pebereau) журналистам во вторник. «Банк ведет консультации с Минтрансом Азербайджана о финансировании в объеме 220 млн.долл. для расширения автомобильной дороги Баку-граница Грузии с двухполосной до четырехполосной», – сказал он. «Однако подготовка проекта пока находится только на начальной стадии, и мы продолжим наши консультации», – отметил М.Пеберо.

Протяженность автомобильной трассы Баку-граница Грузии составляет около 500 км. Правительство Азербайджана уже привлекло кредиты Всемирного банка, Азиатского банка развития, Исламского банка развития и других международных финансовых организаций для реконструкции этой трассы. Интерфакс, 6.6.2006г.

– В Министерстве транспорта между правительством Азербайджана и Азиатским банком развития подписаны два кредитных соглашения общей стоимостью 52 млн.долл. Об этом сообщили в пресс-службе министерства, отметив, что кредит, предусмотренный сроком на 32г., 8 лет из которых – льготные, подписали министр транспорта Зия Мамедов и директор представительства Азиатского банка развития в Азербайджане Метью Уэстфол. Было заявлено, что средства будут израсходованы на совершенствование азербайджанского участка транспортного коридора Восток-Запад. Это – первый экономический проект, финансируемый Азиатским банком развития по развитию транспортного сектора в Азербайджане. ИА Regnum, 2.6.2006г.

– Азиатский банк развития (АБР) выделил кредит в 52 млн.долл. на проект по реконструкции автомобильных дорог Азербайджана. Как сообщил на церемонии подписания кредитного соглашения в четверг министр транспорта республики Зия Мамедов, на полученные средства предполагается реконструкция автодорог Гянджа-Евлах и Казах – граница Грузии. Министр отметил, что автодороги Гянджа-Евлах и Казах-граница Грузии являются частью транспортного коридора Восток-Запад. З.Мамедов сообщил, что кредит состоит из двух частей: первая часть предоставлена на основные

операции в 49 млн.долл. на 24г. с 4-летним льготным периодом под ставку Libor+0,4%, вторая — на специальные операции в размере 3 млн.долл. на 32г. с 8-летним льготным периодом под ставку 1% годовых. Министр отметил, что в рамках проекта также предполагается усовершенствовать пограничный переход на границе с Грузией.

Глава представительства АБР в Баку Мэтью Вестфаль сообщил, что это первый транспортный проект, который финансирует АБР в Азербайджане. «Транспорт очень важен для развития страны. Усовершенствование транспортной инфраструктуры будет способствовать снижению транспортных расходов, упрощению торговли между регионами, расширению экономики», — отметил он.

АБР в общей сложности будет финансировать реконструкцию автодорог республиканского значения общей протяженностью 127 км., а также 65 км. местных автодорог. Кроме того, предполагается оказать поддержку политическим реформам и развитию управления в дорожном секторе. Работы по реконструкции автодорог начнутся в текущем году и продолжатся 18 мес.

АБР финансирует 55,8% проекта реконструкции трассы Евлах-Гянджа общей стоимостью 93,2 млн.долл. Планируется, что остальное финансирование предоставят Исламский банк развития (10,4 млн.долл.), Саудовский фонд развития (11 млн.долл.) и правительство Азербайджана (19,8 млн.долл.). Интерфакс, 1.6.2006г.

— Международные финансовые организации предлагают порядка 1,1 млрд.долл. на реализацию проектов по развитию транспортного комплекса Азербайджана, сообщил замминистра транспорта Муса Панахов в четверг на международной конференции «Транспортные связи между Европой и Азией в контексте расширяющейся Европы».

«Всемирный банк предлагает нам 500 млн.долл. на проекты по развитию транспортного сектора, 300 млн.долл. — Азиатский банк развития, такой же объем — Европейский банк реконструкции и развития. В Азербайджане сегодня наблюдается высокий темп роста экономики, и экономическое положение страны позволяет нам самим выбирать, кредит какого международного института более приемлем», — сказал М.Панахов.

Замминистра отметил, что Азербайджан и сам инвестирует крупные средства в проекты реабилитации транспортной инфраструктуры страны. «В госбюджете 2006г. предусматривается выделение свыше 80 млн. манатов инвестиций на развитие транспортного сектора, и эта цифра может возрасти до конца года», — отметил он.

М.Панахов также сообщил о важности развития транспортных коридоров Север-Юг и Трасеса. «Если в 1996г. через коридор Трасеса было транспортировано 1,6 млн.т. грузов, то в прошлом году эта цифра превысила 43 млн.т., причем около 15 млн.т. составили нефть и нефтепродукты», — подчеркнул он. Ранее со ссылкой на министра транспорта Азербайджана Зию Мамедова сообщалось, что страна намерена вложить в ближайшие годы 1,5 млрд.долл. в развитие транспортного сектора страны. Интерфакс, 18.5.2006г.

— Всемирный банк (ВБ) выделил 200 млн.долл. в рамках второго кредитного проекта «Магистральные автодороги Азербайджана». Соответствующее соглашение министр транспорта Азербайджана Зия Мамедов и директор ВБ по странам Юж-

ного Кавказа Донна Доусетт-Койроло (Donna M. Dowsett-Coirolo) подписали во вторник.

«Это первый такой крупный проект ВБ в Азербайджане, причем он был подготовлен в рекордно короткие сроки — 8-9 месяцев», — отметила Д.Доусетт-Койроло. Кредит предоставлен на 20 лет с 8-летним льготным периодом по годовой ставке Libor+0,25%.

Проект подразделяется на две части — усовершенствование автодорог Алят-Масаллы и Баку-Шемаха и реконструкция подъездных дорог к ним общей стоимостью 259 млн.долл.; усиление министерства транспорта и департамента дорожно-транспортных услуг и увеличение эксплуатационного потенциала департамента (5,375 млн.долл.).

По словам З.Мамедова, 70 млн.долл. из суммы кредита будет направлено на ремонт автодороги Баку-Шамаха протяженностью 124 км., доля правительства в финансировании этого проекта составит 14 млн.долл. «Во второй половине 2006г. будет проведен тендер на выбор подрядчика по реконструкции Баку-Шамаха, а в конце года начнется работы. По участку Алят-Масаллы уже проводится тендер, и работы тоже начнутся в конце года», — сказал министр.

Он отметил, что общая стоимость реконструкции автодороги от Баку до границы с Ираном протяженностью 313 км., частью которой является участок Алят-Масаллы, составляет 400 млн.долл. «Часть этой суммы предоставляет ВБ, а по части суммы (порядка 100 млн.долл. — прим. ИФ) переговоры ведутся с Азиатским банком развития, и скоро будет подписано кредитное соглашение», — уточнил З.Мамедов. Интерфакс, 16.5.2006г.

— Танкерный флот Каспийского морского пароходства Азербайджана (Каспар) в состоянии перевезти объемы нефти с месторождений Казахстана, сообщил председатель пароходства Айдын Баширов журналистам в четверг.

«Предполагается, что по трубопроводу Баку-Тбилиси-Джейхан (БТД) будет транспортироваться до 20 млн.т. казахстанской нефти. На балансе «Каспар» находится 40 танкеров, которые в состоянии перевезти эти объемы нефти через Каспий», — отметил он.

А.Баширов сказал, что в транспортировке казахстанской будут участвовать только азербайджанские и казахстанские танкеры. «Если возможности азербайджанского и казахстанского флота не позволят перевозить весь груз, то могут быть привлечены другие перевозчики. При необходимости «Каспар» готов заказать дополнительные суда», — подчеркнул он.

Глава «Каспар» также считает нецелесообразным использование танкеров водоизмещением в 60 тыс.т. на Каспии. «Использование таких судов невозможно на Каспии, для этого нет необходимой портовой инфраструктуры», — пояснил А.Баширов.

Казахстан намерен к 2009-10гг. транспортировать на мировые рынки до 20 млн.т. нефти в год по трубопроводу Баку-Тбилиси-Джейхан. Эти объемы через Каспийское море предполагается перевозить танкерами. Интерфакс, 11.5.2006г.

— Еврокомиссия выделяет странам -участникам международного транспортного коридора Трасеса 13,5 млн. евро на реализацию проектов технического содействия, которые включены в программу Tacis/ Трасеса в 2006г., сообщил наци-

ональный секретарь Азербайджана в межправительственной комиссии (МПК) Трасеса Акиф Мустафаев среду на пресс-конференции.

«Общая стоимость данных проектов составляет 13,5 млн. евро. Из этой суммы 5,5 млн. евро будет направлено на создание сети логистических центров для всех стран Трасеса (Центральная Азия, Кавказ и европейская часть Трасеса), 3,5 млн. евро – на развитие общей системы управления безопасностью, сотрудничество в области безопасности морских перевозок, предотвращение загрязнений, причиняемых судами в Черном и Каспийском морях. Кроме того, 2 млн. евро будет направлено на повышение квалификации и обучение администрации и персонала гражданской авиации, 2,5 млн. евро – на проект «Морские магистрали в Черном и Каспийском морях», предусматривающий закупку компьютерного и коммуникационного оборудования и программного обеспечения для портов», – уточнил А.Мустафаев. Он сообщил, что срок реализации всех этих проектов составляет 24 месяца.

«С учетом необходимости их утверждения (проектов – ИФ) Европейской комиссией и последующей процедурой подготовки к реализации осуществление проектов начнется в 2008г.», – сообщила генеральный секретарь МПК Людмила Тренкова.

С учетом указанных проектов объем освоенных средств в рамках программы Трасеса составит 157 млн. евро. Транспортный коридор Европа-Кавказ-Азия (программа Евросоюза Трасеса) соединяет Франкфурт (Германия) с Шанхаем (Китай). Участниками программы являются Азербайджан, Армения, Грузия, Болгария, Румыния, Украина, Молдавия, Турция, Казахстан, Узбекистан, Таджикистан и Киргизия. В апр. 2005г. страны-участницы одобрили принятие в программу Афганистана. Интерфакс, 10.5.2006г.

– Совет директоров Всемирного банка одобрил выделенный Азербайджану кредит в 200 млн.долл. для реконструкции двух автомагистралей. Главная цель проекта – снижение транспортных затрат и повышение доступа, транзита и обеспечение дорожной безопасности для прохождения по азербайджанским сегментам коридоров Восток-Запад и Север-Юг. Для этого намечена реконструкция отрезков магистрали Алят-Астара (азербайджанская) – Астара (иранская) и реабилитация дороги Баку-Сумгаит, которая является самым коротким путем к важным фермерским хозяйствам к западу от Баку.

Проект предусматривает расширение и изменение маршрута автомагистрали Алят-Масаллы, в результате чего ее протяженность сократится с 230 км. до 200 км., а также ремонт дороги Баку-Шемаха-Мугань, связывающей Баку с западными районами Азербайджана. «Находясь на пересечении Европы и Азии, Севера и Юга, эта страна имеет уникальную возможность быть транзитным узлом для потока энергетических товаров в регионе. Для реализации этой возможности Азербайджану необходимо улучшить транспортную инфраструктуру, поскольку 56% дорог страны нуждается в срочном ремонте», – отмечается в пресс-релизе.

С 1992г., когда началось сотрудничество Всемирного банка с Азербайджаном, эта международная финансовая организация реализовала в этой стране 29 проектов, суммарная стоимость которых составляет 711 млн.долл. ИА Regnum, 18.1.2006г.

– С начала следующего года Департамент «Йолнаглиятсервис» министерства транспорта приступит к строительству Бакинской кольцевой дороги. Как сообщили в пресс-службе министерства транспорта, предусматривается заново проложить 16 км. протяженностью в 21,5 км., которая, начавшись с Баладжарского подъема (Баку), пройдет через поселок Локбатан (пригород Баку) и дойдет до 22 км. автотрассы Баку-Газах. 5,5 км. же этой дороги предусмотрено восстановить. Сдача в эксплуатацию кольцевой дороги положительно скажется на расширении транзитных возможностей Азербайджана, обеспечив свободное продвижение тяжелых грузовиков по международному транспортному коридору Север-Юг, в объезд внутренних дорог г.Баку. ИА Regnum, 23.12.2005г.

– В связи с открытием железнодорожного коридора «Север-Юг» азербайджанская сторона осуществит строительство 8,4 км. линии железной дороги и 4 станционных путей, протяженность каждого из которых составит 1054 м. Об этом сообщили в пресс-службе Азербайджанской государственной железной дороги.

Этот транспортный коридор позволит перевозить грузы из Индии и Омана, стран Персидского залива через Иран и прикаспийские регионы в Россию, а оттуда в страны Северной Европы, а также в обратном направлении. ИА Regnum, 17.12.2005г.

– Совет директоров Азиатского банка развития (АБР) одобрил выделение Азербайджану кредита в 52 млн.долл. на реализацию двух автодорожных проектов в рамках развития транспортного коридора «Восток-Запад», говорится в сообщении АБР. Средства будут направлены на реконструкцию 88,8 км. участка автодороги Евлах-Гянджа и строительство новой 38 км. автодороги Газах-граница Грузии. Это – участки Великого шелкового пути.

АБР профинансирует 55,8% от общей стоимости данных проектов в 93,2 млн.долл. Еще 10,4 млн.долл. выделит Исламский банк развития, 19,8 млн.долл. – правительство Азербайджана, а 11 млн.долл. – Саудовский Фонд развития.

Из общего размера кредита АБР 49 млн.долл. будет выделено на 24 летний срок, включая 4 летний льготный период, а 3 млн.долл. – на 32г., включая восьмилетний льготный период под 1% годовых, а в остальной период – под 1,5%. Реализация данных проектов должна завершиться в 2010г. С 2003г. Азербайджан получила от АБР кредитов на 100 млн.долл. ИА Regnum, 13.12.2005г.

– В Ленкорани (Азербайджан) представители департамента «Йолнаглиятсервис» министерства транспорта и иранской инженерно-консультативной компании Passillo обсудили, вопросы, связанные с прокладкой магистральной дороги Баку-Астара.

В обсуждениях с участием представителей исполнительных структур Астаринского, Ленкоранского, Масаллинского и Джалилабадского районов, основной темой стала оценка связанного с проектом технико-экономического обоснования прокладки на 243-км. территории участка Алят-Астара магистральной дороги Баку-Астара новой четырехполосной автомобильной дороги и нового моста, который будет сооружен над рекой Астара, воздействия на окружающую среду. После прокладки новой дороги протяженностью 243 км.,

шириной 28,2 метра, Баку-Астаринская магистраль станет короче на 70 км. ИА «АзерТАдж», 2.9.2005г.

– Совет директоров Европейского банка реконструкции и развития (ЕБРР) одобрил выделение Азербайджану кредита на 100 млн.долл. на проект модернизации и реконструкции участка автомобильной дороги Баку-граница России, говорится в сообщении, размещенном на сайте банка. Средства будут предоставлены на 15 лет с 3-летним льготным периодом под ставку Libor+1%. На средства ЕБРР будет реконструирован участок дороги в 61 км. Общая протяженность автодороги от Баку до границы с РФ составляет 208 км., стоимость работ – 280 млн.долл.

Как сообщалось ранее, для реконструкции участка дороги Баку-граница России длиной 89 км. будет привлечен также кредит чешского Эксимбанка на 180 млн.долл. Банк выделяет часть кредитных средств, а также выступает в качестве агента правительства Азербайджана по привлечению инвесторов на финансирование проекта. На реконструкцию автодороги Эксимбанк выделяет 110 млн.долл., еще 70 млн.долл. он привлекает от банка ABN Amro Bank, N.V. Кредитные средства будут предоставлены на 14 лет, из которых 4г. – льготный период. Ставка – Libor+0,6%. Кредит предполагается получить тремя равными траншами по 60 млн.долл. по мере использования средств. Интерфакс, 29.6.2005г.

– Северо-Каспийское морское пароходство России предложило Азербайджану открыть паромное сообщение, в частности, по маршруту Оля (Астраханская обл.)-Баку, сообщил исполнительный директор пароходства Михаил Косодыбов на заседании «круглого стола» в Баку. «На первых порах на маршруте Оля-Баку могли бы работать 2 парома – по одному от российского и азербайджанского пароходства. В Оля и Баку можно создать равные условия для захода в порты паромов обеих стран», – считает Косодыбов. По его мнению, ставка за эти услуги не должна превышать 2000-3000 долл., поскольку именно по таким тарифам РФ работает в каспийских портах – иранском Энзели, туркменском Туркменбаши, казахстанском Актау.

Азербайджанской стороне также предложено участвовать в расширении порта Оля, который переваливает до 2 млн.т. грузов в год, следующих из России в Иран и обратно, а в перспективе сможет переваливать в 10 раз больше. Как сообщил представитель минмеждународного сотрудничества Астраханской обл. Сергей Лихоперский, Астраханская обл. заинтересована в восстановлении торгово-экономических связей с Азербайджаном, так как в советское время «70% общего производства области составляли заказы Азербайджана». «Сейчас мы заинтересованы в поставках из Азербайджана стройматериалов и технологии их производства», – сообщил Лихоперский. ИА «Росбалт», 31.5.2005г.

– Азербайджану досталось неплохое наследство от времен Советского Союза. Интервью министра транспорта Азербайджана Зии Мамедова.

• Какие сейчас крупные инфраструктурные проекты реализуются в Азербайджане?

Недавно сдан в эксплуатацию грузовой терминал в Бакинском международном аэропорту. Начаты работы по реконструкции Гянджинского аэ-

ропорта и приобретению новых грузовых и пассажирских самолетов для пополнения парка воздушных судов. Продолжается строительство Бакинского международного автовокзального комплекса за счет средств частной компании. Будет сдан в эксплуатацию завод международного стандарта по производству дорожных структур. На международных транспортных коридорах, проходящих по территории Азербайджана, осуществляются работы по реконструкции автомобильных дорог. На участке Баку-Аляты автомобильной дороги Баку-Аляты-граница Грузии, на участке Гянджа-Газах автомобильной дороги Баку-Аляты-Газах-граница Грузии, на участке Баку-Сумгаит автомобильной дороги Баку-Худат-граница России идут работы по реконструкции.

Азербайджан по своему географическому местоположению находится на пересечении двух крупнейших транспортных коридоров. Участие Азербайджана в этих коридорах оказывает поддержку независимости республики путем увеличения возможности ее выхода на Европейские и мировые рынки через альтернативные транспортные маршруты. Трасека является одним из самых кратких маршрутов из Европы в Азию. По сравнению с 1999г. объем перевозок по коридору Трасека увеличился 1,7 раз, а транзит по данному коридору – в 2,4 раза.

• Каков объем инвестиций в транспортные коммуникации страны?

Для реализации проектов, предусмотренных госпрограммой развития регионов (на 2004-08гг.) по развитию дорожно-транспортного комплекса в ближайшие 4г. потребуется инвестиции в 1,5 млрд.долл.

В транспортную инфраструктуру Азербайджана уже вложено более полумиллиарда долл., учитывая инвестиции международных институтов и собственные средства государства. Наши подсчеты показали, что на восстановление только автодорог до 2008г. потребуется 800 млн.долл. Такова плата за годы безвластия и кризиса. Теперь, когда прошло десять лет с момента установления в Азербайджане четко функционирующей системы, мы, наконец, добрались и до дорог.

Большая часть инвестиций идет извне. Это позволяет нам использовать ресурсы таких международных проектов, как Трасека (Великий шелковый путь), в них принимают участие Исламский банк развития, Всемирный банк, ЕБРР, Кувейтский фонд развития и Фонд Абу-Даби.

Имеются много кредитных предложений для финансирования работ по реабилитации и восстановлению автодороги «Север-Юг» со стороны ЕБРР, Чешского экспортного банка, Иранского банка развития и экспорта, Всемирного банка, Азиатского банка развития и банков Ирана, Франции, Германии.

• На какой стадии реализация проекта «Север-Юг»?

В дек. 2001г. Азербайджан официально обратился в МИД Ирана – страны депозитария за получение членства коридора «Север-Юг». В фев. 2005г. Азербайджан получил согласие сторон Соглашения о принятии в коридор. Этот коридор сокращает время транспортировки грузов из Северной Европы в Южную Азию как минимум на 10 суток (путь морем через Суэцкий канал занимает 35 дней, а по коридору «Север-Юг» 20-25 дней).



Коридор рассчитан на перевозку 15-20 млн.т. грузов в год, но его грузооборот можно довести и до 50 млн.т. Пока же его достижения гораздо скромнее — 5 млн.т. грузов в год.

Эксплуатация ж/д участка транспортного коридора «Север-Юг», проходящего по территории Азербайджана позволит сократить время транспортировки грузов на 5-7 дней по сравнению с транспортировкой через Каспий. Ожидается, что в первый год функционирования этого участка по нему будет перевезено 5 млн.т., а в дальнейшем — до 20 млн.т. в год. Участие Азербайджана в транспортном коридоре «Север-Юг» создаст новые возможности для сотрудничества со странами Персидского залива и Индийского океана в области транзитных перевозок и международной торговли. ИА Regnum, 20.5.2005г.

— Правительство Азербайджана намерено привлечь синдицированный кредит в 180 млн.долл. на реконструкцию автодороги Баку-граница России и автомобильной трассы Алят-Астара, сообщили в кабинете министров республики. Организатором кредита выступит чешский Эксимбанк, отметил источник в правительстве Азербайджана. По его словам, у правительства уже имеются договоренности с рядом доноров о финансировании реконструкции автодороги Баку-граница России.

«По этой причине не исключено, что чешский банк синдицирует кредит на реконструкцию и других автодорог. Например, мы бы хотели, чтобы они (чешский банк) участвовали в финансировании реконструкции автодороги в южном направлении (Алят-Астара)», — пояснил собеседник.

Реконструкция автодороги от Баку до границы с Россией протяженностью 208 км. оценивается в 280 млн.долл. В рамках проекта планируется восстановить на автомагистрали 40 мостов. Реконструкция автодороги Алят — Астара, по оценкам экспертов министерства транспорта Азербайджана, потребует затрат в 300 млн.долл. Протяженность дороги составляет 313 км. Правительство Ирана намерено выделить на реализацию проекта кредит в 40 млн.долл. Интерфакс, 21.2.2005г.

— Совет директоров Исламского банка развития (ИБР) утвердил выделение Азербайджану кредита в 7 млн. исламских динаров (10,4 млн.долл.) на проект реконструкции автомобильной дороги Евлах-Гянджа, сообщил источник в правительстве республики. По его словам, кредит сроком на 25 лет будет предоставлен на льготных условиях под 2,5% годовых с льготным периодом 7 лет. Меморандум между ИБР и минэкономразвития Азербайджана о финансировании проекта был заключен в дек. 2004г. Общая стоимость реконструкции этого участка протяженностью 88,8 км. составляет 52,7 млн.долл. В софинансировании проекта также участвуют Азиатский банк развития, Саудовский фонд развития и правительство Азербайджана.

«В ближайшее время Саудовский фонд развития также вынесет на рассмотрение совета директоров вопрос о предоставлении кредита в 11 млн.долл. на строительство дороги Евлах-Гянджа. Азиатский банк обсудит этот вопрос не раньше II кв.т.г.», — отметил источник. Автодорога Евлах-Гянджа является частью автомагистрали от Баку до границы с Грузией. За период сотрудничества с ИБР с 1995г. Азербайджан получил кредиты почти на 73 млн.долл. Интерфакс, 9.2.2005г.

— Азербайджанская компания Azpetrol инвестирует 250 млн.долл. в строительство в Молдавии международного порта на р.Дунай, нефтеперерабатывающего завода (НПЗ) и сети автозаправочных станций (АЗС), сообщил вице-президент компании Томас Мозер. «Это позволит нашей компании сделать первый шаг в направлении развития своей деятельности в Восточной Европе. Мы намерены вложить 250 млн.долл. в течение семи лет в строительство нефтяного и сухогрузного терминалов, НПЗ и сети из 50 АЗС. Часть этих инвестиций составят собственные средства, но большая доля придется на заемные средства международных финансовых организаций и банков», — сказал Т.Мозер.

Он отметил, что в строительство НПЗ с объемом переработки 2 млн.т. нефти в год будет инвестировано 170-200 млн.долл., в строительство нефтяного терминала — 10 млн.долл., сухогрузного и пассажирского терминалов — 15 млн.долл., в создание сети АЗС — 35 млн.долл. «На начальном этапе мы будем импортировать нефтепродукты в Молдавию из Азербайджана и восточного побережья Каспия, а после завершения строительства НПЗ импортироваться будет только нефть», — уточнил вице-президент. Он отметил, что проект будет реализовываться в рамках инвестиционного соглашения, заключенного компанией с правительством Молдавии 29 дек. 2004г. К группе компаний Azpetrol, в частности, относятся компании Azertrans, A&D, AzEN, «Eupac, Азербайджан» и Sops. В структуре Azpetrol работают 4 тыс. сотрудников. Интерфакс, 18.1.2005г.

— Закрытость автомагистралей между Ираном и Россией через Азербайджан является одной из трудностей реализации проекта коридора «Север-Юг». Об этом заявил министр экономики и финансов Ирана Сафдара Хосейни в ходе встречи в Москве с министром транспорта России Игорем Левитиным.

Иранский министр призвал министерство транспорта России оказать содействие открытию этого маршрута, который играет важную роль в развитии торгово-экономических отношений Ирана и России. Левитин отметил, что определение сроков начала деятельности коридора «Север-Юг», который призван улучшить транспортное сообщение между Европой и Азией, в интересах стран-участниц проекта. Министр транспорта РФ отметил, что в 2007г. должно быть увеличено разрешенное число иностранных судов пропускаемых в порты России, и выразил надежду, что таким образом некоторые из транспортных проблем двух стран будут разрешены.

Как сообщает агентство «Ирна», Левитин приветствовал подписание меморандума о взаимопонимании касательно создания железнодорожного консорциума Казвин-Решт-Астара и выразил надежду, что реализация этого проекта позволит увеличить объемы товарооборота двух стран и будет способствовать развитию торгового сотрудничества стран региона. ИА Regnum, 17.12.2004г.

— Иран, Россия и Индия утвердили официальные заявки Азербайджана, Армении и Сирии о присоединении к соглашению о международном транспортном коридоре (МТК) «Север-Юг», сообщил «Ирна» глава секретариата МТК «Север-Юг» Мохаммад Джавад Атрчиан.

Теперь сторонами этого соглашения являются 10 государств: Иран, Россия, Индия, Казахстан,

Беларусь, Оман, Таджикистан, Азербайджан, Армения и Сирия. Согласно пункту 13 этого соглашения, эти три государства должны через месяц после получения извещения об утверждении их заявки начать выполнение пунктов соглашения о МТК «Север-Юг». На рассмотрении стран-учредителей находятся официальные заявки Болгарии, Киргизии, Турции и Украины. ИА Regnum, 3.12.2004г.

— Грузовые автомобили, прибывающие из Турции в Азербайджан сроком на 14 дней, будут освобождены от дорожного налога, сообщил министр экономического развития (МЭР) Азербайджана Фархад Алиев.

По его словам, в связи с этим подготовленный правительством документ был представлен в Милли меджлис на рассмотрение депутатов. Этот вопрос будет обсужден вместе с законом «О госбюджете на 2005г. Ранее за каждый день пребывания грузовых автомашин в Азербайджане выплачивался налог в 20 долл., за неделю — 40, за 1 мес. — 140, за квартал — 400, за год — 1400 долл. Помимо этого взималась плата за уровень безопасности и тоннажа груза. По соглашению, достигнутому в ходе визита главы государства в Турцию, был определен льготный период для грузовых автомашин в 7 дней. ИА Regnum, 28.9.2004г.

— Азербайджано-российская граница продолжает оставаться закрытой для всех видов автотранспорта. Азербайджанские эксперты полагают, что закрытие российско-азербайджанской границы для всех видов автотранспорта будет иметь далеко идущие последствия для экономики Азербайджана, — именно на осень приходится основной объем транспортировки фруктов и овощей в Россию как из Азербайджана, так и транзитом из Ирана.

«Закрытие границы несет нам ощутимые убытки. Дело в том, что не все виды грузов приспособлены для перевозки в ж/д вагонах. Автотранспорт во многих случаях — единственно приемлемый способ транспортировки», — сказал газете «Эхо» один из задействованных на маршруте перевозчиков. «Если в ближайшие несколько дней не решится вопрос пропуска через границу грузовых автотранспортных средств, то до конца сент. объем грузоперевозок из Азербайджана в Россию может упасть на 50-60% по сравнению с сент. 2003г.», — сказал «Эхо» один из экспертов. ИА Regnum, 27.9.2004г.

— Азербайджанская сторона, рассматривая различные варианты, обсуждает возможность отправки грузов, предназначенных для северного рынка, через территорию других стран, например Казахстана. «Однако нет гарантии того, что российская сторона будет пропускать через границу автомашины с азербайджанскими номерами; наверное, нужно провести соответствующие переговоры», — считают эксперты.

Больше всего от закрытия границы пострадали жители приграничных районов. Это подтвердил в беседе с журналистами и первый вице-премьер правительства Азербайджана Аббас Аббасов. «Было бы неплохо провести экстренное совещание с участием госструктур, представителей правительств соседних стран, и после взаимного обмена мнениями можно было бы принять коллегиальное решение», — отметил А.Аббасов. По его словам, сегодня основной поток груза перевозится ж/д

транспортом, «наша железная дорога работает, и здесь имеется достаточный вагонный парк, для того, чтобы бизнесмены его эффективно использовали». Железная дорога остается наиболее приемлемым и дешевым видом транспорта для транспортировки грузов из Азербайджана в Россию и обратно. С момента закрытия границы грузо- и пассажиропоток в соседнюю страну значительно возрос. Дошло до того, что приходится прицеплять к основному составу дополнительные вагоны.

В целях увеличения товарооборота между Азербайджаном и Россией правительства Азербайджана и России обсуждают возможность снижения тарифов на транспортировку грузов по железной дороге, Как сказал А.Аббасов, «пока речь идет о 5% снижении». С этим предложением выступило правительство Москвы перед правительством России.

В результате закрытия границ железная дорога выигрывает, но автоперевозки приносят не менее значительные доходы, и поэтому проблема ограничений на границе требует незамедлительного решения. «Нельзя допустить потери этого маршрута, тем более что автомагистраль Азербайджан-граница России является одной из составных частей формируемого транспортного коридора Север-Юг», — считают эксперты. ИА Regnum, 27.9.2004г.

— Поправку в Налоговый кодекс одобрила постоянная комиссия Милли меджлиса (парламент) Азербайджана по экономической политике. Согласно законопроекту, изменению подвергнется статья кодекса, регулирующая обложение дорожным налогом иностранных грузовых автосредств с прицепом и полуприцепом. После утверждения этой поправки иностранный грузоперевозчик, который платил 40 долл. за неделю нахождения в Азербайджане четырехосевого транспортного средства будет платить эту же сумму за 2-недельное пребывание. Аналогичное увеличение срока пребывания касается и восьмиосевых автомобилей, которые платят 80 долл.

Считается, что данное изменение в Налоговый кодекс преследует цель стимулирования грузопотока. Грузоперевозчик, задержавшийся в Азербайджане хотя бы на день больше отведенной Кодексом недели обязан платить налог уже по месячной ставке. Для четырехосевых автотранспортных средств эта сумма составляет 140 долл., с восьмиосевых — 280 долл. Согласно законопроекту, изменение вступит в силу с 1 янв. 2005г. ИА Regnum, 23.9.2004г.

— По сообщению Государственного информатива Ирана, в Тегеране готовятся к ответным действиям на препятствия, которые чинят азербайджанские таможенники иранским водителям грузовых автомашин. Азербайджанские таможенники запретили въезд на территорию Азербайджана иранских большегрузных автомашин, следующих в Россию и Грузию. Азербайджанские таможенники в пограничном пункте Астара остановили 100 иранских машин. Они требуют по 2000 долл. с каждой.

«Ирна» называет действия азербайджанской стороны «нарушением международных правил перевозки». Сейчас Тегеран готовится принять ответные меры на своей границе, поскольку до сих пор все действия были неэффективными. Как пишет бакинская газета «Эхо», речь идет об аналогичных препятствиях, которые устроит Иран азербайджанскому транспорту, в Тегеране могут про-

сто закрыть границу с Азербайджаном. Интересно, что всего 3 недели назад — 5 авг. с.г. в рамках визита президента Ирана Мохаммеда Хатами в Баку был подписан межгосударственный меморандум «О сотрудничестве в области транспорта».

В МИД Азербайджана «Эхо» сообщили об отсутствии какой-либо информации по этому поводу. «И к тому же мы не верим, что подобное могло бы произойти на азербайджано-иранской границе. Иранские транспортники должны выплачивать определенные пошлины при переходе границы. А вот информация относительно требования азербайджанскими таможенниками 2000 долл., я думаю, не соответствует действительности», — сказал источник.

Что касается направления иранской стороной какой-либо ноты или обращения Азербайджану, то во внешнеполитическом ведомстве страны заявили, что подобного документа нет. Между тем глава пресс-службы посольства Ирана в Азербайджане Лютфели Эзимзаде подтвердил информацию о возникновении напряженности на азербайджано-иранской границе. «Но готовит ли наша сторона какое-либо обращение к правительству Азербайджана, я не знаю», — сказал он. ИА Regnum, 24.8.2004г.

— Кабмин Ирана одобрил предоставление Азербайджану кредита в 120 млн.долл. на строительство автодороги Баку-Астара (на границе с Ираном). Согласно сообщению посольства Ирана в Баку, кабмин Ирана поручил министерству транспорта этой страны подготовить технико-экономическое обоснование проекта строительства 240-километровой автодороги Астара-Сальян (30 км. от Баку), являющейся частью автодороги Баку-Астара. Участок автодороги Баку-Сальян был построен ранее. ИА Regnum, 7.8.2004г.

— Президент Азербайджана Ильхам Алиев в среду принял участие в открытии международного аэропорта в г.Нахичевань. Как сообщили в пресс-службе главы государства, постройка аэропорта осуществлена турецкой строительной компанией «Эренпорт». Его терминал имеет пропускную способность 300 чел. в час. Реконструкция заняла 1,5г. Стоимость проекта составила 40 млн.долл. Взлетно-посадочная полоса аэропорта теперь способна принимать все типы самолетов, в т.ч. и грузовые типа «Руслан». Как отметил Ильхам Алиев на церемонии открытия, все работы выполнены без привлечения инокапитала. «Росбалт», 13.5.2004г.

— Россия дала разрешение на 56 рейсов азербайджанских судов через свои внутренние воды, в частности, через Волго-Донской канал в период навигации (с 15 апр. до 15 нояб. 2004г.). Об этом журналистам сообщил начальник Каспийского морского пароходства Азербайджана («Каспар») Айдын Баширов. Как отметил А.Баширов, это было сделано, в основном, для перевозки грузов, необходимых для Азербайджанской международной операционной компании (АМОК), которая занимается разработкой блока месторождений «Азери-Чираг-Гюнешли».

За прохождение каждого судна через Волго-Донской канал «Каспар» выплачивает 32-33 тыс.долл. тогда как с российских судов аналогичного типа взимается всего 6 тыс.долл. При этом, отметил А.Баширов, от российской стороны поступило предложение об изменении системы платежей, которая приведет к их удорожанию на 8-9

тыс.долл. при загруженном судне. «Мы на такое предложение не согласны и противодействуем этому, в т.ч. и на правительственном уровне», — сказал А.Баширов. Глава «Каспар» также сообщил, что в случае отсутствия грузов в Баку в рамках полученного разрешения на проход азербайджанских судов через внутренние воды России планируется осуществлять перевозку грузов из Туркменистана в Средиземное и Мраморное моря.

До сих Россия давала разрешение только на 10 проходов азербайджанских судов через свои внутренние воды. В результате этих ограничений «Каспар» ежегодно терял 3 млн.долл. KZ-today, 23.4.2004г.

— Азербайджанская и грузинская железные дороги не будут повышать тарифы за транзит нефти и нефтепродуктов из Казахстана по территории своих стран. Об этом заявил замминистра транспорта Азербайджана Муса Панахов. Он подчеркнул, что соответствующие переговоры между азербайджанской и грузинской сторонами уже проведены. «После того, как тарифные вопросы будут урегулированы, объемы перевозки нефти и нефтепродуктов из Казахстана вырастут и составят к концу года 3,5 млн.т., на 700 тыс.т. больше, чем в пред.г.», — сказал Панахов.

Маршрут транспортировки нефти и нефтепродуктов из Казахстана через Баку в Батуми действует с конца 90г. Тариф за транзит 1 т. нефти составлял 28 долл., а в последние 2г. возрос до 32 долл. В конце 2003г. железнодорожники Азербайджана и Грузии предложили поднять тарифы за транзит еще на 1 долл. В янв.-фев. 2004г. это привело к снижению объемов транзита нефти и нефтепродуктов из Казахстана в черноморские порты Грузии на 10% и на треть — из Туркменистана. Соответственно, резко увеличился — в 6 раз — поток транспортировки нефти и нефтепродуктов с восточного побережья Каспия в иранский порт Энзели и российский — Махачкалу. Замминистра транспорта заявил, что для обеспечения конкурентоспособности маршрута через Азербайджан и Грузию решено установить транзитные тарифы на уровне тех, что действовали на начало 2004г. Более того, в ближайшие дни будет рассмотрена возможность снижения их еще на 2 долл. ИА Regnum, 10.3.2004г.

## Армения

— Природоохранные общественные организации, которые были против строительства автомобильной дороги Мегри-Шванидзор-Капан через Шикаогский заповедник, не сдержали своих обещаний. Об этом заявил министр транспорта и связи Армении Андраник Манукян, отметив, что международные и местные организации обещали предоставить средства, недостающие для строительства дороги в обход заповедника, но по сей день они ничего не предоставили.

«Дорога уже строится в обход заповедника, по более трудному участку, и по всей вероятности, потребуются дополнительные средства, которые готово предоставить правительство Армении», — отметил министр, добавив, что строительные работы автодороги Мегри-Шванидзор-Капан будут завершены в нояб. 2006г., и Армения будет иметь вторую качественную автомобильную дорогу, соединяющую ее с Ираном. Для строительства, этой дороги в 2005г. уже было затрачено 6,4 млрд. драмов (14,2 млн.долл.). ИА Regnum, 23.3.2006г.

— Новую автодорогу Мегри-Капан на юго-востоке Армении, которая обеспечит круглогодичное автомобильное сообщение республики с Ираном, планируется сдать в эксплуатацию до 1 нояб. 2006г., сообщил министр транспорта и связи страны Андраник Манукян в парламенте. Он напомнил, что строительство дороги началось в 2005г. На эти цели из госбюджета было выделено 6,2 млрд. драмов.

А.Манукян сообщил, что в процессе строительства по требованию экологических организаций и общественности трассу пришлось несколько изменить. Ни одна из экологических организаций, пообещавших выделить средства для изменения трассы, не сдержала своего слова. Тем, по мнению министра, дорога будет введена в строй в установленные сроки.

Сметная стоимость строительства составляет 9 млрд. 260 млн. драмов. Новая автодорога сможет пропускать транспортные средства грузоподъемностью до 80 т. Уклон трассы не превышает 8 градусов, максимальная высота над уровнем моря — 1980 м.

Армению связывает с Ираном единственная автодорога, проходящая по Мегринскому перевалу высотой 2563 м. над уровнем моря, движение по которой в зимний период прекращается полностью или частично. Действующая дорога, уклон многих участков которой превышает 12 градусов, способна пропускать транспортные средства грузоподъемностью 36 т. Официальный курс на 22 марта — 449,87 драма /1 долл. Интерфакс, 22.3.2006г.

— Армению не воодушевляет идея эксплуатации альтернативной паромной переправы Поти — порт «Кавказ», поскольку это ослабляет мотивировку задействия абхазского участка железной дороги. Об этом заявил в Ереване вице-спикер армянского парламента, сопредседатель армяно-российской межпарламентской комиссии по сотрудничеству Ваан Ованнисян по итогам состоявшегося в Москве заседания комиссии.

По его словам, переправа грузов паромом, с экономической точки зрения, не оправдывает себя из-за высоких тарифов, установленных Россией. В свою очередь, Россия также пожаловалась, что паромная переправа работает неэффективно по причине недостаточной загруженности, отметил армянский парламентарий. «В связи с этим, наша делегация объяснила, что за 15 лет блокады Армения нашла альтернативные пути перевозок. При этом, мы подчеркнули, что в случае снижения тарифов на паромную переправу Поти-порт «Кавказ», она будет работать более эффективно и при полной загруженности. Наши позиции в этом вопросе совпали. Они приняли наши доводы, и данный вопрос в ближайшие дни, может даже сегодня, будет представлен правительству России», — сказал Ваан Ованнисян. Об этом сообщает «Арминфо». ИА Regnum, 21.3.2006г.

## Афганистан

— 27 июля в провинции Кундуз на севере Афганистана официально завершилась программа по реставрации дорог длиной 232 км., которую осуществляло китайское предприятие. На церемонии открытия присутствовали президент Афганистана Хамид Карзай, посол Китая в Афганистане Лю Цзянь и представитель Всемирного банка, под эгидой которого шел ремонт. С конца 2003г., когда только началось строительство, китайские со-

трудники столкнулись с рядом трудностей. 11 китайских рабочих погибли в результате атаки со стороны вооруженных боевиков 10 июня 2004г., после чего китайская сторона усилила меры безопасности и быстро возобновила строительные работы. Агентство Синьхуа, 3.7.2006г.

— Автомобилестроительная промышленная группа (АПГ) «Иран Ходроу» и афганская компания «Афган Отомобиль» подписали договор об условиях поставок в Афганистан иранской автомобильной техники, общая стоимость которой составляет 43,5 млн.долл.

Договор предусматривает, что АПГ «Иран Ходроу» поставит в Афганистан 3 тыс. легковых автомобилей «Саманд» и 220 автобусов и грузовиков. Поставки этих автомобилей начнутся в 1385 иранском году (21.3.06-20.3.07). Предполагается, что основная часть автомобилей «Саманд» будет использоваться в качестве такси в Кабуле, Герате и еще двух крупных городах Афганистана. Договор также предусматривает, что АПГ «Иран Ходроу» создаст на территории Афганистана сеть торговых салонов и центров сервисного обслуживания иранских автомобилей. Уже принята правительственная программа замены 4 тыс. старых автомобилей-такси в крупных городах Афганистана. ИА Regnum, 8.2.2006г.

— В присутствии официальных лиц Ирана и Афганистана прошла церемония сдачи в эксплуатацию моста, соединяющего две страны. Сдан в эксплуатацию мост, который обеспечил транспортное сообщение между Ираном и Афганистаном в районе пограничного перехода Милак. Стоимость проекта строительства моста, длина которого составляет 320 м., а ширина — 12 м., оценивается в 3 млн.долл. Ожидается, что с вводом в эксплуатацию нового моста увеличится товарооборот между двумя странами и откроется еще 1 транзитный пограничный переход между Ираном и Афганистаном. РИА «Новости», 20.11.2004г.

— Чаще всего наркотики из Афганистана в Россию везут автотранспортом. Об этом после встречи с исполнительным директором ООН по наркотикам и преступности Антонио Марио Коста заявил руководитель Федеральной службы РФ по контролю за оборотом наркотических средств и психотропных веществ Виктор Черкесов. По данным аналитиков ФСН, факты пресечения незаконных перевозок наркотиков показывают, что переброска 78% наркотиков осуществляется автотранспортом, 20% — по железной дороге, где только в 2004г. изъято 168,7 кг. наркотиков. Кроме того, наркодельцы используют воздушный и водный транспорт. ИА «Росбалт», 26.6.2004г.

— По сообщению агентства «Ирна», крупная южнокорейская торговая компания взяла на себя обязательства по финансированию строительства 449 км шоссейных дорог на севере Афганистана. Об этом говорится в заявлении министерства общественных работ Афганистана, распространенном 13 апр. т.г. в Кабуле. В заявлении отмечается, что стоимость этого проекта составляет 68, 2 млн.долл. В рамках этого проекта будут построены шоссейные дороги Поли-Хумри-Мазари Шариф, Балх-Найбабад и Хайратон-Балх-Шибирган-Андхой. Эти шоссейные дороги позволят соединить Афганистан с республиками Центральной Азии, Ираном и Пакистаном. В Афганистане ведутся работы по восстановлению 3 000 км. шоссейных дорог. Iran.ru, 13.4.2004г.

## Вьетнам

– Государственный Банк Вьетнама и ADB подписали соглашение о предоставлении кредита на цели технического содействия в 6 млн.долл. в рамках проекта строительства скоростной магистрали «Ханой-Лаокай», входящей в «коридор» «Конминь-Хайфон» (Con Minh Hai Phong) региона Большого Меконга. Проект реализуется министерством транспорта Вьетнама.

Общая стоимость проекта 8 млн.долл., из которых 2 млн.долл. предоставляются правительством Вьетнама. Кредит ADB предоставляется за счет средств Азиатского Фонда Развития (ADF) на 32г. (8 лет льготных) под 1% годовых в льготный период и 1,5% в последующие годы.

Общие капиталовложения в глобальный проект составляют 620 млн.долл., из которых ADB предоставит 430 млн.долл. в 2007-08гг. Согласно первоначальному плану магистраль «Ханой-Лаокай» имеет протяженность 260 км., и включает участки «Ханой-Иенбай» (4 полосы) и «Иенбай-Лаокай» (2 полосы). [www.economy.gov.ru](http://www.economy.gov.ru), 20.1.2006г.

– ADB предоставит Вьетнаму кредит в 6 млн.долл. для разработки проекта скоростной дороги «Нойбай-Лаокай», включающего планирование и проектирование. Общая стоимость проекта технического содействия составляет 8 млн.долл., из которых 2 млн.долл. будут обеспечены за счет государственного бюджета Вьетнама.

Кредит предоставляется на 32г. (включая 8 лет льготных), под 1% годовых в льготный период и 1,5% в последующие годы. Распорядитель кредита министерство транспорта и коммуникаций.

Участок длиной в 260 км. является частью скоростной дороги протяженностью 400 км. и стоимостью 620 млн.долл., связывающей г.Кунмин (пров.Юнань, Китай) с портом Хайфон. Дорога снизит время, затрачиваемое на движение от Лаокая до Ханоя, с требующихся сегодня десяти до трех часов. Будут созданы условия для повышения экономической активности населения соседних провинций, создания новых рабочих мест для населения, облегчен доступ к системам социального обеспечения. Ввод участка «Нойбай-Лаокай» в эксплуатацию планируется на 2008г. [www.economy.gov.ru](http://www.economy.gov.ru), 22.12.2005г.

– В 2006г. администрация Ханоя планирует вложить в реализацию двух проектов в сфере городского транспорта 14 трлн. донгов (875 млн.долл.). Первый проект – система городского железнодорожного транспорта, связывающая Ньон с железнодорожным вокзалом Ханоя, второй – городские кольцевые автомобильные дороги № 1 и № 2.

Железная дорога протяженностью 12,5 км. (9,6 км. надземные пути и 2,9 км. подземные) соединит Ньон через Каузиен, Майзыть, Каузэй, Кимма, Зянганминь, Катлинь и Куоктызиям с ханойским вокзалом. Общая стоимость проекта 8,7 трлн. донгов (540 млн.долл.). Железнодорожная ветка будет состоять из четырех участков: «Ньон – третье транспортное кольцо» – 5,5 км; «Третье транспортное кольцо – посольство Швеции» – 4,1 км; «Посольство Швеции – гостиница «Горизонт» – 1,3 км; «Гостиница «Горизонт» – Ханойский вокзал» – 1,6 км.

Предполагаемые источники финансирования – ODA правительства Франции и привлечение правительственных бондов на 163 млн. евро. Предва-

рительное ТЭО проекта железной дороги может быть утверждено правительством Вьетнама В I кв. 2006г., а строительство в этом случае начнется в III кв. 2006г. [www.economy.gov.ru](http://www.economy.gov.ru), 13.12.2005г.

– Азиатский банк развития (ADB) подписал пакет документов о предоставлении 95 млн.долл. в форме кредита и гранта на цели модернизации сети дорог в Центральном Вьетнаме и 15 млн.долл. в форме кредита на цели снижения уровня бедности.

Средства в 94,5 млн.долл., предоставленные в форме кредита на 32г. (8 лет льготных) под 1,5% годовых (1%), предназначены для финансирования модернизации в 19 провинциях Центрального Вьетнама 1200 км. дорог, связывающих отдаленные сельские районы с провинциальными центрами. Остаток в 500 тыс.долл., предоставленный в форме гранта, как часть проекта, предназначен для оказания содействия жителям в доступе к отдаленным общинам.

Проект, планируемый к завершению в 2010г., оценивается в 138 млн.долл., из которых 32 млн.долл. предоставляются правительством (Вьетнама), а 11 млн.долл. NDF (Nordic Development Fund). Кредит на цели снижения уровня бедности предоставлен на 24г. (8 льготных) под те же процентные ставки, что и первый. [www.economy.gov.ru](http://www.economy.gov.ru), 1.12.2005г.

## Германия

– С янв. по апр. 2006г. сборы за пользование немецкими автобанами (LKW-Maut), взимаемого с грузового транспорта массой более 7,5 т., составили 967 млн. евро, что на 6,1% превышает результаты за отчетный период пред.г. (911 млн. евро).

Министерство транспорта, строительства и городского развития Германии готовит распространение сбора за пользование автобанами, на некоторые трассы федерального значения, не являющиеся автобанами. Речь идет о трех участках, идущих параллельно с автобанами или позволяющих сократить путь. После введения LKW-Maut многие водители грузовиков стали использовать эти бесплатные дороги, что привело к увеличению потока, дополнительному загрязнению и многочисленным кварталам жителей, прилегающих к этим дорогам кварталов. Кроме того, с 1 июля по 31 авг. 2006г. по субботам с 07:00 до 20:00 на 22 автобанах и 2 дорогах федерального значения будет запрещено движение грузового транспорта массой более 7,5 т. (или грузового транспорта с прицепом) в целях снижения загруженности дорог для проезда жителей Германии к месту отдыха. [www.economy.gov.ru](http://www.economy.gov.ru), 27.6.2006г.

– ОАО «РЖД» и германский Siemens подписали договор на поставку скоростных поездов и их техобслуживание на 600 млн евро. Об этом говорится в сообщении Siemens. РЖД закупит у Siemens восемь высокоскоростных поездов типа Velaro RUS и возьмет на себя их техническое обслуживание в течение 30 лет. Скоростные поезда,двигающиеся со скоростью 250 км/ч., предполагается использовать в первую очередь на линии Москва – Санкт-Петербург в конце 2009г., а затем на линии Москва – Нижний Новгород.

Общая длина электропоездов, состоящих из 10 вагонов каждый, составит 250 м. Каждый поезд рассчитан на перевозку 600 пассажиров. Подвижной состав рассчитан на принятую в России широкую колею (1520 мм.) и будет на целых 33 см. шире

используемых в Германии ICE 3. Производство этих поездов будет осуществлено в Германии. Предусматривается локализация сборочных операций. Последние поезда будут поставлены до конца 2010г. Поезда Velaro RUS базируются на платформе Siemens для высокоскоростных поездов Velaro, разработка которых началась с ICE 3 для немецких железных дорог. Прайм-ТАСС, 19.5.2006г.

— Россия и Германия намерены в 2007г. начать железнодорожно-паромные грузовые перевозки через порты двух стран. Об этом сообщила сегодня пресс-служба минтранса, подчеркнув, что данный вопрос обсуждался на встрече министров транспорта РФ и ФРГ — Игоря Левитина и Вольфганга Тиффензее в рамках межгосударственных консультаций в Томске. В 2006г. планируется подготовить договорную базу по перевозке грузов в прямом сообщении через порты Усть-Луга — Балтийск (Россия) и порты Германии, а в начале 2007г. — подписать соглашение о российско-германском сотрудничестве по реализации проекта.

По этому вопросу будет создана соответствующая рабочая группа. Ее первое заседание запланировано провести во время июньского международного экономического форума в Санкт-Петербурге. Встреча будет посвящена вопросам реализации в РФ проектов транспортной инфраструктуры на условиях государственно-частного партнерства. Стороны решили расширить сотрудничество в рамках Европейской конференции министров транспорта (ЕКМТ) и Комитета по внутреннему транспорту Европейской экономической комиссии ООН. Российская сторона совместно с Германией выступила инициатором реформирования ЕКМТ, придания ей статуса «Транспортного Давоса». Поддержано предложение ФРГ о проведении первого подобного форума в Германии в 2008г. Прайм-ТАСС, 27.4.2006г.

— ОАО Российские железные дороги (РЖД) и Немецкая железная дорога (Deutsche Bahn AG, DB AG) создадут совместное предприятие в области организации грузовых перевозок.

Заявление о создании СП подписали в четверг в Томске в рамках российско-германского саммита президент ОАО РЖД Владимир Якунин и председатель правления DB AG Хартмут Медорн.

«Целью совместного предприятия станет освоение возможностей рынка грузовых перевозок в сообщении Восточная Азия-Китай-Россия — Западная Европа и в обратном направлении», — уточняется в сообщении РЖД.

Предметом деятельности нового СП станет создание и продвижение транспортных и логистических услуг по перевозке и обработке грузов между Россией и Западной Европой (включая Балтию), а также в Азию и обратно.

Совместное предприятие будет определять потребности клиентов (особенно на территории Азии), разрабатывать и продвигать на рынок конкурентоспособные услуги, осуществлять договорную работу с клиентами и сторонними поставщиками дополнительных услуг, отмечается в сообщении РЖД.

Главной же задачей СП станет предоставление комплексной транспортной услуги, т.е. обеспечение полного логистического обслуживания грузов в процессе транспортировки (включая использование распределительных терминалов в узловых пунктах России, выдачу сопроводительных доку-

ментов в различных странах, сопровождение перевозок посредством информационных систем) и предоставление дополнительных услуг.

Местонахождение совместного предприятия, его организационно-правовая форма и применимое право, а также участие сторон в капитале СП будут определены в дальнейшем — в рамках разработки бизнес-модели будущего предприятия. Размер обеспечения капиталом совместного предприятия будет определен в соответствии с показателями бизнес-плана.

В ближайшее время стороны создадут совместную рабочую группу для разработки модели предприятия, технико-экономического обоснования СП и бизнес-плана, учредительных документов. По мнению Якунина и Медорна, разработка и согласование документов могут быть завершены к началу 2007г.

«Мы полагаем, что совместно разработанная ОАО РЖД и DB AG рыночная стратегия позволит привлечь новые группы клиентов в грузовые железнодорожные перевозки, а интегрированные логистические концепции будут соответствовать растущим требованиям клиентов. Сегодня мы уже можем говорить о транспортировке грузов через всю Евразию, вот почему для нас так важны устойчивые и долгосрочные взаимоотношения с Немецкой железной дорогой», — приводятся в пресс-релизе слова Якунина.

«Железные дороги должны играть основную роль в развитии наземного транспортного сообщения между Европой, странами Ближнего и Среднего Востока и Азиатско-Тихоокеанского региона, они значительно быстрее и надежнее, чем автомобильные перевозки», — отметил в свою очередь глава DB AG Медорн.

Он выразил надежду, что благодаря СП удастся привлечь больше грузов для перевозки железнодорожным транспортом, что станет «еще одним значительным шагом на пути создания сухопутного маршрута между Европой и странами АТР, конкурентного морскому транспорту». РИА «Новости», 27.4.2006г.

— Первый контейнерный поезд отправится в ночь со среды на четверг по маршруту Берлин-Варшава-Минск-Москва. В конечный пункт на Белорусский вокзал российской столицы он прибудет 20 нояб. Как сообщили в правлении «Дойче Бан», участниками этой поездки станут руководители железных дорог Германии, России, Польши и Белоруссии, в т.ч. президент ОАО «РЖД» Владимир Якунин. По словам собеседника агентства, основной смысл запускаемого в содружестве четырех государств проекта — «снизить с учетом растущего объема торговли этих стран все увеличивающиеся нагрузки на грузовые перевозки по автомобильным дорогам».

При этом он признал, что «сейчас дорогостоящие и длительные бюрократические процессы, а также таможенные формальности на всех границах во многом препятствуют быстрым и надежным перевозкам грузов между Западом и Востоком». «Участие в демонстрационной поездке руководителей железнодорожных ведомств всех четырех стран позволит на самом высоком уровне оперативно решить проблемы, которые могут возникнуть в ходе отлаживания нового вида международных грузоперевозок», — сказал представитель «Дойче Бан».

Особую сложность, по его словам, представляет «согласование единого пакета документов при прохождении таможенных процедур». «Участники поездки не только проанализируют варианты оптимальной организации движения поезда, но и смогут оперативно разработать межведомственную программу по совершенствованию движения», — сказав пресс-службе РЖД. О результатах «эксперимента» российские участники поездки расскажут в Москве 20 нояб., отметили в пресс-службе. РИА «Новости», 16.11.2005г.

— Легковые автомобили из Германии будут везти напрямую в Россию, а не через Финляндию. Об этом заявил начальник морской администрации порта Санкт-Петербурга Петр Парин на церемонии открытия паромной линии, связывающей Петербург с германскими портами. По его словам, ежегодно в Россию поступает 500 тыс. автомобилей, как правило, они идут через порты Финляндии. Открытие паромной линии позволит осуществлять импорт грузов прямым путем из портов Германии в Россию. Паром отправится в первый рейс по маршруту: Бременхафен-Куксхафен-Хельсинки-Хамина-Петербург. Управляет линией японская группа компаний K-Line (Kawasaki Kisen Kaisha).

На линии используется грузовой паром Volga Highway «Волга Хайуэй» — судно типа RO-RO с возможностью погрузки до 600 ед. легковых автомобилей. Его цена составляет 20 млн.долл. На первых порах теплоход будет заходить в Петербург раз в неделю по пятницам и разгружаться на территории ОАО «Петролеспорт». Там же будет производиться таможенное оформление перевозимых товаров и транспортных средств. До конца года компания планирует запустить на этой линии еще 1 или 2 парома вместимостью 600-700 легковых автомобилей. После запуска дополнительных паромов, по словам гендиректора ЗАО «Инфлот Волд Вайд» (официальный агент компании K-Line в России) Игоря Глухова, ежемесячный объем перевозок на этой линии достигнет 3 тыс. автомобилей. В первый рейс теплоход отправился загруженный менее чем на 20%. По словам главного менеджера K-Line Андрея Самойлова, тарифы на перевозку автомобилей еще не опубликованы, срок окупаемости линии неизвестен. Он считает, что цена доставки одного автомобиля из Германии в Петербург в 500 евро вполне конкурентоспособная.

В группу компаний K-line входит компания Kess (K-line European Sea Highway Services), основанная в июле 2003г. и оперирующая в регионе Балтийского и Северного морей 7 судами общей вместимостью до 700-900 ед. техники. Kess одна из крупнейших компаний на рынке морских перевозок автомобилей и техники в Европе. Она лидирует как по количеству перевезенного груза, так и по качеству обслуживания. Основными клиентами компании являются всемирно известные производители такие как: BMW, Chrysler, Ford, Gefco, Mazda, Opel, Porsche, Renault, Toyota, Volkswagen. Являясь частью группы K-Line, Kess имеет возможность комбинировать транспортировку автомобилей и грузов типа RO-RO в любые регионы. ИА «Росбалт», 8.4.2005г.

— Консорциум германских компаний Dikaz, в который входят концерны ThyssenKrupp и DaimlerChrysler, разрабатывает крупный проект по раз-

витию транзитной инфраструктуры Казахстана. Проект был представлен на презентации в Астане. Вице-президент германской консалтинговой компании Carpgemini Deutschland Holding, которая входит в консорциум DIKAZ, Ярослав Пиалек (Jaroslav Pialek) в перерыве презентации сообщил, что Германия рассматривает Казахстан как центр транзитного сообщения между Европой и Азией, и консорциум намерен содействовать развитию всех видов инфраструктуры Казахстана, включая энергетическую и транспортную, а также инфокоммуникаций, аэропортов и трубопроводов.

Я.Пиалек отметил, что представители консорциума Dikaz по итогам презентации планируют подписать с заинтересованными ведомствами Казахстана меморандум о намерении реализовать проект, в котором будут определены сроки и этапы его осуществления. Ожидается, что проект будет реализован в 2006-10гг. Вице-президент Carpgemini Deutschland отметил, что Dikaz и министерство транспорта и коммуникаций Казахстана в фев. 2005г. подписали соглашение о реализации инфраструктурного проекта и создании рабочих групп для разработки конкретных мероприятий. Предполагается, что в проекте примут участие 6 министерств и ведомств Казахстана и курируемые этими ведомствами предприятия. Во II пол. т.г. будет рассматриваться возможность участия в проекте компаний из России и Китая. Интерфакс, 17.3.2005г.

## Индия

— Новейший, самый скоростной, экспресс Индии, развивающий до 150 км. в час, отправится из Нью-Дели в Агру, сообщило министерство железнодорожного транспорта. Новый поезд доставит пассажиров из индийской столицы до Агры с ее всемирно известной «жемчужиной» архитектуры, мавзолеем Тадж-Махал, за 2 часа. Построенный в Индии экспресс разработан на основе существующей немецкой модели и имеет повышенную комфортность. У него эффективная в сравнении с предыдущими электровозами тормозная система, а также специальная буферная блокировка, способная снизить последствия столкновения с другим составом. И еще одна приятная особенность — в экспрессе будет работать буфет, что редко встречается в индийских поездах. Экспресс Дели-Агра будет ходить ежедневно, за исключением пятницы — дня, когда Тадж-Махал закрыт для публики. РИА «Новости», 15.2.2006г.

— Жители десятиmillionной индийской столицы в канун Нового года получат ощутимый для жизни города подарок — третью ветку метрополитена протяженностью 23 км. Ровно в шесть утра по местному времени открывается регулярное движение поездов, которые всего за 40 минут преодолеют 22 станции. Строительство трети линии велось три года. Правительство полагает, что пуск новой ветки на 30% сократит вредные выбросы от использования общественного и частного автотранспорта, т.к. большинство делителей предпочтут комфортное подземное движение без пробок.

Подземный город Нью-Дели представляет собой образец общественного транспорта — мраморные полы всегда начищены, холлы станций украшены цветами в горшках. Каждого входящего проверяют на раме металлоискателя, после

этого его персонально обыскивают представители службы безопасности. Делийским метро пользуются, в основном, привилегированные классы, т.к. билеты по местным меркам достаточно дороги. Возможно, именно по этой причине здесь нет ни нищих, ни попрошаек. РИА «Новости», 31.12.2005г.

– 20-21 окт. 2005г. в Нью Дели (впервые за пределами Европы) состоялось заседание исполкома Международного союза железных дорог (UIC), имеющего штаб-квартиру в Париже и объединяющего 170 железнодорожных организаций всего мира. В работе Исполкома принял участие президент ОАО «Российские железные дороги» В.И.Якунин.

20-21 окт. 2005г. в Нью Дели состоялось 3 заседание координационного совета Международного транспортного коридора «Север-Юг», в работе которого приняли участие представители Индии, России, Ирана, Армении, Азербайджана, Беларуси, Казахстана и Таджикистана. Российскую делегацию возглавлял замминистра транспорта России С.А.Аристов. [www.economy.gov.ru](http://www.economy.gov.ru), 27.10.2005г.

– Для активизации торговли Китая и Индии в пров.Юньнань (Юго-Западный Китай) начинается реконструкция китайского участка автотрассы Китай-Мьянма-Индия. Автотрасса была построена по инициативе американского генерала Джозефа Стивелла в 40г. для снабжения Китая стратегическими грузами в годы сопротивления японской агрессии. В провинции интенсивно идут подготовительные работы. Окончательный проект реконструкции автотрассы будет готов к концу сего месяца.

По итогам 2004г. товарооборот между Китаем и Индией вырос на 80% по сравнению с 2003г. и достиг 13,6 млрд.долл. США. Одновременно внешний товарооборот между пров.Юньнань и Индией превысил 100 млн.долл. США.

Реконструкция автодороги, которую также называют «дорогой Стивелла», сделает быстрым и удобным сообщение между пров.Юньнань и Индией. Несмотря на то, что после Второй мировой войны некоторые участки дороги и автодорожные мосты оказались разрушены, торговля между населением приграничных районов Китая, Мьянмы и Индии не прерывалась ни на один день. Синьхуа, 11.4.2005г.

– Для финансирования ж/д составляющих проекта «золотой четырехугольник» (строительство автомагистрали Дели-Калькутта-Ченнаи-Мумбаи-Дели протяженностью 6 тыс. км.) и проекта строительства сети городского транспорта в г.Мумбаи, ж/д сектору Индии предоставлены займы от Азиатского банка развития в 313,6 млн.долл., от Международного банка реконструкции и развития – 463 млн.долл. и от Международной ассоциации развития – 62,5 млн. SDR соответственно. [www.economy.gov.ru](http://www.economy.gov.ru), 13.12.2004г.

– Семь государств Южной и Юго-Восточной Азии примут участие в обсуждении строительства трансасиатской железной дороги. 20 сент. представители семи государств Южной и Юго-Восточной Азии обсудят планы строительства трансасиатской ж/д магистрали, которая пройдет через территории Таиланда, Камбоджи, Мьянмы и соеденит Индию и Вьетнам.

Встреча пройдет в индийском г.Нью-Дели (New Delhi). В ней примут участие представите-

ли Бангладеш, Индии, Мьянмы, Шри-Ланки, Таиланда, Бутана и Непала – стран, входящих в субрегиональную группу по экономическому сотрудничеству (BIMST-ЕС). Идея строительства трансасиатской ж/д магистрали была впервые предложена в 1992г. на заседании Комитета ООН по экономическому и социальному развитию в Азиатско-Тихоокеанском регионе. Предполагалось, что ж/д линия протяженностью 10 000 км. свяжет столицы Вьетнама и Британии.

На первой стадии проекта предусматривалось проложить линию между Вьетнамом и Индией, а на второй стадии – связать Индию с Европой через территории Пакистана, Ирана и Турции. По ряду причин осуществление проекта было отложено на более поздние сроки. По мнению руководства ООН, эта магистраль поможет развитию торговли, туризма и улучшит отношения между государствами в регионе. В июле 2004г. правительства Индии и Мьянмы подписали меморандум о взаимопонимании по возобновлению ж/д движения. Мьянма является транспортным мостом между Индией и государствами Юго-Восточной Азии. [www.economy.gov.ru](http://www.economy.gov.ru), 20.9.2004г.

– Компания, руководящая индийскими железными дорогами предоставила новый передовой сервис, который, как считается, значительно облегчит жизнь пассажира. Отныне билет на любой поезд в стране можно заказать через мобильный телефон. Механизм использования сотовой связи в этом процессе простым назвать сложно. Сначала потенциальному пассажиру предлагается зарегистрироваться на специальном сайте, доступ к которому обеспечен по протоколу war. «Регистрация» включает в себя предоставление информации о кредитной карточке, которая в таких операциях, как известно – главная героиня.

После этого любой житель Индии, которому взбрет в голову совершить путешествие по железной дороге, может найти свое предварительно введенное имя и, сообщив место назначения, спокойно дожидаться билета, который ему доставят домой. Ведутся переговоры с рядом ключевых операторов страны о предоставлении возможности включения стоимости оплаты в месячный счет за использование мобильной связи. Тогда процедура бронирования мест в ж/д вагоне упростится донельзя. Не стоит и упоминать, что для жителей Индии железная дорога – единственный доступный способ относительно быстрого перемещения по миллиардному государству. К слову, потенциально новой услугой могут воспользоваться 7 млн. чел., что, согласитесь, не так уж мало. [www.economy.gov.ru](http://www.economy.gov.ru), 3.2.2004г.

– Осуществлен первый за последние 2г. коммерческий авиарейс между г.Лахор в восточной части Пакистана, и индийским г.Нью-Дели. Полет совершили 42 пассажира на самолете авиакомпании Pakistan International Airlines. Возобновление воздушного сообщения между Индией и Пакистаном дает надежду на улучшение отношений между этими соперничающими между собой ядерными державами и является одним из первых шагов в направлении мирного урегулирования конфликта, решение о котором совместно приняли Исламабад и Дели. ИА «Росбалт», 2.1.2004г.



## Иран

– Иранская компания «Пассилло» разработала технико-экономическое обоснование (ТЭО) 4-полосной автомобильной дороги Алят-Астара, работа над проектом продолжается. Об этом сообщили в пресс-службе министерства транспорта, отметив, что строительство дороги будут совместно финансировать Всемирный банк, Азиатский Банк Развития и правительство Азербайджана. В связи с этим со Всемирным Банком подписан Меморандум. Для начала строительных работ на участке дороги Алят-Еникенд (22 км.) в этом году при поддержке ВБ разрабатывается рабочий проект. ИА Regnum, 26.4.2006г.

– В 1384 иранском году (21.3.05-20.3.06) через территорию Ирана было перевезено 9 069 тыс.т. транзитных грузов стоимостью 12 096 млн.долл., что на 7% по весу меньше и на 14,2% по стоимости больше, чем в пред.г. Об этом сообщает агентство Ирна со ссылкой на отдел общественных связей таможни Ирана. В указанный период через территорию Ирана было перевезено 5 037 тыс.т. топлива, что на 0,9% меньше чем в пред.г., и 4 033 тыс.т. альтернативных «ненефтяных» грузов, в числе которых основное место занимали автомобили и продовольственные товары.

Основными грузоотправителями (по весу) транзитных грузов были Казахстан (2 501 тыс.т.) (27,6%), Туркменистан (1 962 тыс.т.) (21,6%), ОАЭ (1 073 тыс.т.) (11,8%), Узбекистан (763,7 тыс.т.) (8,4%) и Россия (615,4 тыс.т.) (6,8%). При этом основными грузополучателями (по весу) транзитных грузов были ОАЭ (48,3%), Афганистан (8,7%), Ирак (8,3%), Турция (8,1%) и Япония (5,9%).

Основная часть прибывших в Иран транзитных грузов была оформлена на таможнях Амирабад (провинция Мазендеран), Шахид Раджаи (Бендер – Аббас), Серахс (провинция Хорасане – Разави), Базерган (провинция Западный Азербайджан) и Астара (провинция Гилян), а отправленных из Ирана транзитных грузов – на таможнях Харк (нефтяной порт в Персидском заливе), Шахид Раджаи, Хосрови (провинция Керманшах), Догарун (провинция Хорасане – Разави) и Астара. ИА Regnum, 19.4.2006г.

– В 1384 иранском году (21.3.05-20.3.06) таможня иранского г.Астара, граничащего с одноименным городом Азербайджана, оформила прохождение 867 847 т. международных транзитных грузов стоимостью 1 183 861 тыс.долл. Об этом агентству ISNA сообщил начальник таможни Астары, добавив, что это на 61% по весу и 6,8% по стоимости больше, чем за предыдущий год. ИА Regnum, 18.4.2006г.

– До конца года будет введено в эксплуатацию новое транзитное шоссе Тебриз-Тегеран. Об этом, как сообщает агентство ИРНА, в ходе заседания Административного совета губернии Миане провинции Восточный Азербайджан ИРИ сообщил депутат Собрания исламского совета ИРИ от этой губернии Бохлуль Хосейни. По его словам, старое шоссе проходило прямо через город, что положительно сказывалось на социально-экономическом и даже культурном развитии города. Новое шоссе пройдет в 50 км. от города Миане, что отрицательно скажется на торговле и занятости населения. По мнению Хосейни, администрация провинции должна принять необходимые меры для компенсации этих экономических потерь.

В свою очередь, другой депутат Мехди Хашеми в своем выступлении отметил, что губерния имеет большой экономический потенциал. По его словам, в большинстве регионов страны отмечается спад строительства, а в Миане ведутся активные строительные работы. В то же время, эта губерния нуждается в государственных инвестициях со стороны администрации провинции для развития промышленности и производства. В качестве примера эффективной работы государственной администрации он привел Турцию, где успешно решаются вопросы безработицы и инфляции.

В Иране ведется поэтапная реконструкция северного автомобильного транзитного шоссе, которое соединяет пограничный переход Базерган на ирано-турецкой границе с основными пограничными переходами Серахс на ирано-туркменской границе и Догарун – на ирано-афганской границе. Длина этого шоссе составляет более 2 000 км. В перспективе все это шоссе будет многорядным и скоростным, а на основных участках будут построены газозаправочные станции и установлены контрольные счетчики автотранспорта. Уже сейчас большегрузные автомобили проходят весь маршрут менее, чем за двое суток. ИА Regnum, 12.4.2006г.

– Вопрос о транзите российских грузов через Иран является лишь вопросом времени. В ходе прошедшей 14 сент. встречи председателя комитета Госдумы по энергетике, транспорту и связи Валерия Язева и посла Исламской Республики Иран в России Голамреза Ансари было высказано предложение провести российско-иранскую встречу по перспективам транспортного коридора «Север-Юг». Недавно этот вопрос уже рассматривался комитетом при обсуждении развития Астраханского транспортного узла, где отмечалась необходимость поиска совместных решений с иранской стороной. Об этом сообщили в пресс-службе комитета 15 сент.

Доставка груза традиционным маршрутом, например, из Индии, сейчас занимает более 30 дней. Путь через Иран сокращает транспортировку до 14-18 суток. По словам г-на Ансари, правительство Ирана вложило значительные средства в обустройство портов и модернизацию автомобильных и железных дорог, что открывает хорошие возможности для открытия грузопотоков из России.

Иранский посол выразил большую заинтересованность в сотрудничестве двух стран в сфере добычи и транспортировки нефти и газа, ядерной энергетики. Сотрудничество и координация усилий наших стран в нефтегазовой сфере имели бы большое значение, достаточно вспомнить, что совокупные запасы России и Ирана по природному газу составляют половину от мировых, считает Валерий Язев. Он подчеркнул, что необходимая законодательная база для взаимодействия есть. Энергетическую программу Ирана, которая предусматривает введение до 2020г. 20 000 мвт., произведенных на атомных станциях, председатель комитета оценил как очень масштабную и дальновидную. ИА Regnum, 16.9.2005г.

– Иран и Турция возобновили переговоры о запуске новой железной дороги, связывающей эти две страны. Магистраль предназначена для транзита, а также для пассажирских перевозок по маршруту Тегеран-Стамбул. Иран и Турция также согласились установить контроль над транзитом и

открыть новые возможности для восстановления двусторонней торговли. Стороны, в частности, пришли к согласию в необходимости избавления от правил, тормозящих взаимный импорт и экспорт. Партии товаров весом более 1 тыс.т., будут досматриваться на ирано-турецкой границе, а образцы товара высылаться в Тегеран и Анкару для проверки.

Отметим, что объем приграничной торговли между Ираном и Турцией снизился за последний период на 15 млн.долл. от установленных 100 млн.долл. Тем не менее, торговый оборот между двумя странами за первые пять месяцев 2005г. превысил 1,4 млрд.долл., что на 55% больше аналогичного показателя того же периода пред.г. ИА Regnum, 21.7.2005г.

— Министр жилищного строительства и городского благоустройства ИРИ Али Абдолализаде и глава Минтранса Сирии Макрам Обейд обсудили вопросы двустороннего сотрудничества в рамках международного транспортного коридора (МТК) «Север-Юг», а также перспективы реализации проекта международного железнодорожного транспортного коридора «Запад-Восток». В ходе встречи, состоявшейся в воскресенье, 19 июня, в Дамаске, стороны договорились о проведении второго заседания Совместного ирано-сирийского транспортного комитета через 2 месяца в столице Сирии. На этом заседании, планируется рассмотрение вопроса о взаимной отмене дорожных сборов с грузовиков за проезд по территории Ирана и Сирии. В ходе этой встречи Макрам Обейд сообщил, что иранская вагоностроительная компания «Вагон Парс» успешно выполняет свои обязательства по ремонту сирийских грузовых вагонов, в т.ч. железнодорожных цистерн. Глава Минтранса Сирии также пригласил Иран принять участие в международном конкурсе на строительство международного аэропорта в северо-восточной части Сирии. ИРНА, 21.6.2005г.

— В присутствии официальных лиц Ирана и Афганистана прошла церемония сдачи в эксплуатацию моста, соединяющего две страны. «Сдан в эксплуатацию мост, который обеспечил транспортное сообщение между Ираном и Афганистаном в районе пограничного перехода Милак», — говорится в сообщении. Стоимость проекта строительства моста, длина которого составляет 320 м., а ширина — 12 м., оценивается в 3 млн.долл. Ожидается, что с вводом в эксплуатацию нового моста увеличится товарооборот между двумя странами и откроется еще один транзитный пограничный переход между Ираном и Афганистаном. РИА «Новости», 20.11.2004г.

## Казахстан

— Казахстанско-британская авиакомпания «Эйр Астана» планирует провести первичное публичное размещение акций (ИРО) на Лондонской фондовой бирже. «Мы обсудили с президентом (Казахстана — ИФ) и пришли к выводу, что необходимо произвести первоначальное размещение акций «Эйр Астаны», — заявил советник председателя правления британской BAE Systems (акционер авиакомпании) Ричард Эванс журналистам в пятницу в Астане после встречи с главой Казахстана Нурсултаном Назарбаевым.

Информированный источник в компании «Эйр Астана» сообщил агентству «Интерфакс-Казахстан», что ИРО планируется провести на Лон-

донской фондовой бирже, о чем достигнута принципиальная договоренность между акционерами авиаперевозчика. При этом он не уточнил объемов и сроков проведения ИРО. Правительству Казахстана принадлежит 51% акций «Эйр Астана», BAE Systems — 49% акций. Интерфакс, 26.5.2006г.

— Президент Казахстана Нурсултан Назарбаев расценивает свой визит в Россию 20 мая 2006г., как «важный и прорывной». «Уверен, что этот визит в Россию был очень важным, продуктивным и прорывным по нескольким причинам», — заявил Назарбаев в интервью казахстанским СМИ, сообщили в пресс-службе администрации президента Казахстана.

«Во-первых, мы завершили большой и продолжительный разговор по тарифам для наших грузов, которые проходят через российскую территорию», — отметил Назарбаев. «Раньше тарифные ставки для наших железнодорожников были в два-три раза больше, чем у нас в Казахстане, сегодняшняя договоренность фактически уравнила данные тарифы, что особенно важно для таких грузов как уголь, зерно, руда и металлы», — сказал он. «Думаю, что это очень большое и важное достижение», — отметил президент Казахстана.

«Во-вторых, мы достигли договоренности о грузоперевозках морским транспортом от Актау через Астрахань в Махачкалу, это принципиально новая возможность», — продолжил глава Казахстана. «В-третьих, впервые нами решен вопрос контейнерной транспортировки через Китай и Казахстан в Россию и далее в Европу», — сказал он. «Можно сказать от Тихого океана до Европы через территорию Казахстана будет обеспечена контейнерная перевозка грузов, что имеет огромное значение для нас, как транзитного государства и для наших грузов в целом», — подчеркнул Назарбаев.

Кроме того, напомнил глава Казахстана, на встрече в Сочи была достигнута договоренность о переработке казахстанского газа на территории России. «Мы договорились с российской стороной о строительстве второй очереди газоперерабатывающего завода в Оренбурге, который будет строиться по системе совместного предприятия с владением 50 на 50», — сказал Назарбаев. «Мы экономим большие деньги за переработку газа. Если бы мы построили собственный завод, это обошлось бы нам в 1,5-2 млрд.долл., а стоимость переработки была бы в два раза больше, чем на заводе в Оренбурге», — отметил Назарбаев.

Еще одной важной договоренностью, достигнутой в ходе состоявшегося визита, Назарбаев назвал вопрос расширения Каспийского трубопроводного консорциума. «Сейчас мы транспортируем 23 млн.т., расширение КТК увеличит эту цифру до 35, а в дальнейшем — до 60 млн.т.», — пояснил он.

«Этот вопрос был предметом переговоров несколько лет, сейчас же позиции Казахстана и России по нему едины. Я думаю, нас поддержат и зарубежные инвесторы», — отметил глава Казахстана.

Кроме того, сказал Назарбаев, «президент России Владимир Путин подтвердил свое намерение принять участие в Совещании по взаимодействию и мерам доверия в Азии, которое состоится 17 июня». «Также планируется наше совместное участие в церемонии пуска первого казахстанского спутника KazSat 18 июня на Байконуре и традиционной встрече губернаторов, которая состоится осенью в Уральске», — добавил он.

«Все это свидетельствует об углублении наших взаимоотношений, особенно в области экономической интеграции», — заключил глава Казахстана. РИА «Новости», 22.5.2006г.

— Премьер-министр Казахстана Даниал Ахметов считает, что темпы интеграции на евразийском пространстве должны быть более интенсивными. «На наш взгляд, динамика развития интеграционных процессов на евразийском пространстве могла бы быть более интенсивной», — заявил казахстанский премьер, выступая на заседании межгосударственного совета ЕврАзЭС на уровне глав правительств в пятницу в Минске.

«Нам не удалось в установленные сроки сформировать Базовый перечень Общего таможенного тарифа трех государств — Беларуси, Казахстана и России, что в свою очередь тормозит создание в 2006г. Таможенного союза Сообщества», — подчеркнул Д.Ахметов, текст выступления которого распространила пресс-служба премьера.

«Не получает должного развития тема создания Транспортного союза», — констатировал Д.Ахметов. «Необходима практическая реализация Соглашения о Евразийских транспортных коридорах, что позволит перевозчикам наших стран осуществлять доставку транзитных грузов по кратчайшим маршрутам и с наименьшими транспортными издержками», — отметил премьер.

По его мнению, не в полной мере используется транзитный потенциал государств ЕврАзЭС. «Достаточно сказать, что чуть более 1% товарооборота между Западной Европой и Юго-Восточной Азией (который достигает, по некоторым оценкам, свыше 300 млрд.долл.) осуществляется через территорию стран Сообщества», — сказал глава правительства Казахстана.

«ЕврАзЭС, — заметил Д.Ахметов, — может стать привлекательной моделью для других государств, когда в нем установлены особые, льготные для членов Сообщества режимы, в т.ч. и в сфере доставки грузов». В ЕврАзЭС входят Белоруссия, Казахстан, Киргизия, Россия, Таджикистан и Узбекистан. Интерфакс, 19.5.2006г.

— Инвестиции в строительство в Казахстане железной дороги Жезказган-Саксаульское-Шалкар-Бейнеу составят около 1,5 млрд.долл., сообщил министр транспорта и коммуникаций республики Аскар Мамин на встрече с членами комитета верхней палаты парламента по региональному и отраслевому развитию в Астане в понедельник.

«Сегодня мы ведем переговоры с инвесторами о строительстве железной дороги Жезказган-Саксаульское-Шалкар-Бейнеу протяженностью 1 тыс.км. и стоимостью почти 1,5 млрд.долл. Уже готово предТЭО данного проекта», — сказал министр. По его словам, ряд инвесторов проявил большой интерес к участию в данном проекте. Финансирование строительства дороги планируется осуществлять на концессионной основе. «В ближайшие 2-3 месяца мы выйдем на подготовку концессионного соглашения в рамках законопроекта «О концессиях», который уже находится на рассмотрении в парламенте», — пояснил в связи с этим министр.

Новая железная дорога станет частью транзитного коридора «граница Китая-порт Актау-Баку-Грузия-Турция-страны Европы», по которому транспортировка китайских грузов до портов Европы сократится с 40 дней по морю до 12 дней, от-

метил А.Мамин. Железная дорога Жезказган-Бейнеу соединит центральные районы республики с юго-западом и пройдет по территории четырех областей: Карагандинской, Кызылординской, Актюбинской, Мангистауской. Интерфакс, 24.4.2006г.

— Авиакомпания «Эйр Астана» планирует до сент. 2006г. заключить контракты на покупку шести новых самолетов у корпораций Airbus и Boeing, сообщил министр транспорта и коммуникаций Казахстана Аскар Мамин на встрече с членами комитета сената (верхняя палата) парламента по региональному и отраслевому развитию в понедельник в Астане.

«В этом году, а именно до сент., мы заключим контракт на строительство трех широко-и трех среднефюзеляжных самолетов у авиакорпораций Airbus и Boeing. Ценовые предложения у данных производителей нами уже запрошены», — сказал он. Для заключения контрактов в июне я поеду в Тулузу на Airbus и в Сиэтл на Boeing», — отметил министр, добавив, что новые самолеты «прибудут в Казахстан в 2007-08гг.».

К 2015г. «Эйр Астана» планирует иметь на своем балансе 34 самолета, половина из которых будут находиться в операционном лизинге, вторая половина — в собственности авиакомпании. «Эйр Астана», созданная в 2001г., является самой крупной авиакомпанией в Казахстане, занимающей доминирующее положение на национальном рынке авиaperевозок. Правительству Казахстана принадлежит 51% доля компании, 49% — британской BAE Systems. Авиакомпания обслуживает 21 международных и 18 внутренних авиарейсов республики. Чистая прибыль авиакомпании «Эйр Астана» за 2005г. составила около 15 млн.долл. Интерфакс, 24.4.2006г.

— Министерство транспорта и коммуникаций Казахстана предпринимает усилия для вывода казахстанских частных грузовых авиакомпаний BGV Air и GST Aero из «черного списка» Европейского Союза (ЕС), сообщил председатель комитета гражданской авиации (КГА) Минтранскома Ерлан Кошанов.

В конце марта этого года страны Евросоюза согласовали список 96 авиакомпаний, которые считаются небезопасными и большинству из которых запрещено совершать полеты в воздушном пространстве стран ЕС. В список попали и две авиакомпании из Казахстана (BGV Air и GST Aero), а также одна из Киргизии (Phoenix Aviation).

«Сейчас нами предпринимается ряд мер с тем, чтобы вывести данные (казахстанские) авиакомпании из «черного списка». Для этого мы уже обратились в контролирующие органы ЕС и доказываем, что самолеты компаний в целом отвечают предъявляемым требованиям», — сказал Е.Кошанов журналистам в пятницу в Астане в перерыве расширенного отраслевого совещания по вопросам развития гражданской авиации Казахстана.

«Это очень серьезное событие (запрет BGV Air и GST Aero на полеты в страны ЕС. — «ИФ-К»), — заметил он. — Мало того, что это наносит ущерб имиджу отечественной авиации Казахстана, — но и является предметом обсуждения на международных переговорах Казахстан-Евросоюз, что уже напрямую отражается на престиже страны».

По словам главы КГА, компаниям запрещены полеты в страны ЕС из-за «элементарного невыполнения общепринятых требований». «К приме-

ру, на спасательных жилетах отсутствовали номера и даты изготовления, и таких мелких причин оказалось несколько», — пояснил он. Интерфакс, 14.4.2006г.

— Правительство Казахстана на своем заседании одобрило транспортную стратегию республики до 2015г. «Разработанная транспортная стратегия концептуально полностью отвечает стратегии развития экономики нашей страны, изложенной президентом, и в этой связи я предлагаю одобрить ее», — заявил на заседании премьер-министр Даниал Ахметов. Глава правительства отметил, что объем финансирования программы, оцениваемый в 3,4 трлн. тенге, «безусловно, нам по силам, и мы в состоянии реализовывать эту стратегию».

Д.Ахметов заявил о необходимости принятия современных стандартов на железнодорожном транспорте, что, по его мнению, «должно обеспечить скорость прохождения грузов в соответствии с общемировыми стандартами». «На сегодня, — заметил премьер, — средняя скорость прохождения грузов по Казахстану значительно ниже среднемировых и среднеевропейских параметров». «Поэтому необходимо в течение этого года все нужные изменения в сфере стандартизации заложить в нормативно-правовые акты», — отметил он.

Д.Ахметов считает, «нужно определиться по необходимому количеству серьезных авиакомпаний, которые будут осуществлять эффективные региональные рейсы». «Если, скажем, в развитии международных перевозок мы достаточно четко понимаем и видим перспективу, то региональные рейсы вызывают большие вопросы, и мы понимаем, что поручение президента страны об эффективной взаимосвязи между областными центрами и Астаной пока остаются нами не реализованными в полной мере. Это задача должна быть конкретизирована уже в первоочередных планах т.г.», — сказал премьер.

Касаюсь сферы автомобильных перевозок, он отметил, что «уже в этом году необходим переход на общеевропейские стандарты: увеличение нагрузки на так называемую среднюю ось до 13 т.». Это предполагает, заметил глава правительства, что «мы должны строить, прежде всего, качественные дороги, отвечающие общемировым стандартам». В рамках реализации транспортной стратегии в республике планируется построить 50 тыс.км. автодорог, 2 тыс.км. железных дорог. KZ-today, 21.3.2006г.

— В 2006г. планируется начать строительство первой в Казахстане автодороги с четырехполосным движением Астана-Щучинск общей протяженностью 224 км. Об этом в ходе правительственного часа в мажилисе парламента сообщил министр транспорта и коммуникаций Аскар Мамин.

«Полное завершение проекта намечено в 2008г.», — сказал А. Мамин. «За это время планируется построить две дополнительные полосы дороги, где не будет никакого встречного движения», — пояснил он. Тем самым автодорога Астана-Щучинск будет переведена в первую техническую категорию, сказал в заключение министр. KZ-today, 27.2.2006г.

— Казахстанская грузоперевозочная компания ТОО «Богатырь Транс» считает цены на ремонт подвижных составов в разных российских депо неоправданно высокими. Об этом в ходе круглого стола «Частный подвижной состав на железных

дорогах России, стран СНГ и Балтии» 16 фев. сообщил технический директор ТОО «Богатырь Транс» Евгений Калужский. По его словам, руководство «Богатырь Транс» заключило договоры с каждым российским депо на маршрутах движения своего подвижного состава, «в результате чего мы имеем значительный разброс цен на производство типовых работ в условиях разных депо». Калькуляционная стоимость таких работ, по словам Калужского, по сравнению со стоимостью аналогичных видов работ, производимых в казахстанских депо, «вызывает недоумение».

По словам Калужского, при осуществлении перевозок своим клиентам в Российскую Федерацию, возникают вопросы взаимодействия между ТОО «Богатырь Транс» и структурными подразделениями ОАО «Российские железные дороги» (РЖД), осуществляющими текущие ремонты подвижного состава. «Для нас было бы удобнее всего централизованно заключить договоры на производство текущих ремонтов с департаментами вагонного хозяйства администраций железных дорог по маршрутам следования», — добавил Калужский. По его мнению, этим казахстанские грузоперевозчики обеспечили бы для себя единые типовые и прозрачные условия производства текущих ремонтов на всех депо, расположенных на конкретном маршруте. Калужский выделил еще одну проблему, усложняющую сотрудничество в сфере грузоперевозок Казахстан-Россия: отсутствие регламентов, устанавливающих взаимоотношения между собственником вагонов, не являющимся резидентом РФ, и российскими ремонтными депо. Как результат отсутствия регламентов, «мы не можем поставить в адрес российского депо необходимые для ремонта своих вагонов «давальческие» запчасти, а российское депо, в то же время, не может установить на приватный вагон нерезидента запчасти, получаемые централизованно от РЖД», пояснил он. По его словам, в результате, сотрудники ТОО «Богатырь Транс» проводят на территории РФ только минимальный ремонт, не требующий замены запчастей. А вагоны, которым такая замена необходима, отправляются в адрес депо приписки Экибастуз-2, «вследствие чего увеличивается срок его оборота и, как результат, перед собственником возникает потенциальная угроза дефицита подвижного состава», — добавил Калужский.

Компания ТОО «Богатырь Транс» основана в 2002г. в г.Павлодар Республики Казахстан. Количество собственных вагонов рабочего парка насчитывает 2850 ед. Основные виды деятельности — маршрутные перевозки угля и железорудного сырья собственными вагонами. Объем перевозок ТОО «Богатырь Транс» за 2005г. составил 12 млн.т. угля и руды, 95% которых было осуществлено в Россию. ИА Regnum, 16.2.2006г.

— Министерством транспорта и коммуникаций подготовлен проект транспортной стратегии РК до 2015г. Документ представлен сегодня, 25 янв., министром транспорта и коммуникаций Аскар Маминым на заседании депутатской группы «Аймак».

«По прогнозам экспертов, товарооборот между Европой и Азией к 2010г. достигнет 1 трлн. долл.», — сообщил А. Мамин, он подчеркнул, что «сегодня для Казахстана самая большая задача — стать связующим звеном между Европой и Азией и максимально использовать свой транзитный потенциал».

Глава минтранскома пояснил, что «в рамках стратегии будет применена модифицированная модель широтного и меридионального расположения основных транспортных магистралей и связующих маршрутов, построенных по принципу основных линий и опорных ответвлений, предусматривающих модернизацию существующих и создание новых транспортных путей и инфраструктурных объектов в купе с обновлением всех транспортных средств».

В рамках проекта предусматривается осуществление нескольких десятков инфраструктурных инвестиционных проектов на 3,4 трлн. тенге, сообщил А. Мамин, он подчеркнул, что «для снижения финансового бремени на госбюджет реализация большей части проектов планируется за счет внебюджетных источников, в т.ч. с активным использованием механизмов государственно-частного партнерства».

Глава ведомства ознакомил депутатов с основными приоритетами развития транспортной отрасли: это интеграция транспортного комплекса РК в евразийскую транспортную систему, развитие транспортной отрасли в соответствии с ростом экономики государства, формирование широтно-меридиональной системы транспортных коридоров, а также повышение конкурентоспособности транспортной системы РК, отвечающей задачам по вхождению Казахстана в число 50 наиболее конкурентоспособных стран.

До 2012г. в Казахстане, в рамках реализации программы развития автодорожной отрасли, планируется отремонтировать 25 тыс.км. автодорог, сообщил министр транспорта и коммуникаций Аскар Мамин. В целом до 2012г. планируется всеми видами ремонта охватить участки автодорог республиканской сети свыше 25 тыс.км., а также местной сети общей протяженностью 18 тыс.км., из которых строительство новых дорог составит 231 км., реконструкция — 1542 км., капремонт — 5425 км. и средний ремонт — 10 891 км., пояснил он.

«Отличительной особенностью этой программы является то, что особое внимание в ней уделено местной сети дорог. Предлагается, чтобы средства на их развитие выделялись в равных частях из местных бюджетов и трансфертами из республиканского бюджета», — сообщил А. Мамин.

Данная программа, по словам А. Мамина, разработанная в рамках проекта Транспортной стратегии, предусматривает финансирование развития автодорог общего пользования в объеме 1283 млрд. тенге.

По информации главы минтранскома, в развитие местной сети дорог планируется вложить 271 млрд. тенге, из которых 141 млрд. тенге — из республиканского бюджета в виде целевых трансфертов.

«Реализация этой программы позволит завершить реконструкцию основных транзитных коридоров и наиболее загруженных участков дорог к 2012г.: поэтапно перевести автомобильные дороги международного значения, как минимум, во вторую техническую категорию и увеличить расчетную осевую нагрузку до 13 т.; развить сети межрегиональных дорог, а также построить новые участки, сокращающие маршруты автоперевозок и способствующие развитию кластерных инициатив и туристической деятельности; улучшить состояние местной сети дорог путем поэтапной ликвидации разрушений на местной сети автомобильных до-

рог; повысить обеспеченность сельских населенных пунктов круглогодичным бесперебойным автотранспортным сообщением», — подчеркнул он.

«Это мощная программа, которая позволит решить в течение семи лет все проблемы в дорожном секторе. Из 47% автодорог, находящихся в неудовлетворительном состоянии останется только 14%», — заверил министр. KZ-today, 25.1.2006г.

— Казахстан ведет поиск инвестора, чтобы привлечь его к строительству платной автодороги. Об этом в ходе заседания депутатской группы «Аймак» сообщил министр транспорта и коммуникаций Аскар Мамин. «Речь идет о новой автодороге, которая свяжет восток и запад нашей страны, — трассе Жезказган-Актау протяженностью 1 тыс.км.», — пояснил А. Мамин. По его словам, чтобы добраться до Актау, нужно ехать через Актобе, Уральск и Атырау.

«По расчетам экспертов, чтобы окупить затраты на строительство платной автодороги, интенсивность движения на ней должна составлять 100 тыс. автомобилей в сутки», — сказал министр. Он напомнил, что, к примеру, «даже в самый пик сезона максимальный поток автомобилей на трассе Астана-Боровое составляет 10 тыс. автомобилей в сутки». «Уже заключен договор с западной компанией, которая готовит предварительное ТЭО, и через два месяца будет выдана предварительная модель, по которой мы сможем привлечь инвестора», — сообщил глава минтранскома. KZ-today, 25.1.2006г.

— В Казахстане до 2015г. планируется построить 2 тыс.км. железнодорожных путей и электрифицировать 2,7 тыс.км. железнодорожных магистралей, а также реконструировать взлетно-посадочные полосы (ВПП) 16 аэропортов. Как сообщил министр транспорта и коммуникаций Казахстана Аскар Мамин на заседании депутатской группы «Аймак» (Регион) в Астане, эти планы являются частью разрабатываемой в республике транспортной стратегии.

«Министерство транспорта и коммуникаций разработало и внесло в правительство предложение по реализации до 2015г. крупных инвестпроектов, предусматривающих строительство 2 тыс.км. железнодорожных путей, а также электрификацию 2,7 тыс.км. железнодорожных магистралей», — отметил он.

По его информации, предусматривается строительство новых линий Шалкар-Бейнеу, Шалкар-Джезказган, Мангышлак-Баутино, электрификация участков Тобол-Хромтау-Макат-Аксаарайское, Алмаата-Актогай, Моинты-Саяк-Достык, модернизация существующих железнодорожных участков Достык-Актогай, Макат-Бейнеу и Аксарайское-Кандыагаш.

По плану минтранскома, в 2006-10гг. планируется реконструировать ВПП 9 аэропортов: Чимкента, Павлодара, Алма-Аты, Актау, Кустаная, Усть-Каменогорска, Уральска, Кызыл-Орды и Джезказгана, а в 2011-15гг. планируется отремонтировать ВПП в аэропортах Караганды, Семипалатинска, Балхаша, Тараза, Петропавловска, Талды-Кургана и Кокчетова. Интерфакс, 25.1.2006г.

— «Со II пол. 2006г. объем финансирования дорожно-строительной отрасли должен быть увеличен на 30%». Об этом сегодня, 24 янв., на заседании правительства заявил премьер-министр Даниал Ахметов. Глава правительства сказал, что «в

2006г. мы должны выйти на параметр ежегодного освоения средств в дорожно-строительной отрасли не менее чем 90 млрд. тенге». Премьер-министр подчеркнул, что «минтранском должен обеспечить адаптацию этой отрасли республики к общемировым стандартам». Д. Ахметов напомнил, что сложившаяся ситуация «справедливо подверглась критике главой государства». «Необходимо строить, может, меньше, но качественно — на многие десятилетия вперед. Это ваша главная задача», — сказал премьер, обращаясь к министру транспорта и коммуникаций Аскар Мамину.

«В этом году мы должны приступить к строительству двух линий. Достык-Актогай и Жезказган-Шалкар-Бейнеу», — напомнил глава правительства. «Все эти задачи носят среднесрочный характер. Но начало реализации строительства этих линий должно быть обеспечено в 2006г.», — подытожил Д. Ахметов. KZ-today, 24.1.2006г.

— Казахстан предлагает увеличить в 2006г. объем перевозок через пограничный переход Достык-Алашанькоу до 13,5 млн.т. Такое предложение озвучил министр транспорта и коммуникаций РК Аскар Мамин на встрече с министром железных дорог КНР Лю Чжицзюном. «Железнодорожники обеих стран имеют все предпосылки для обеспечения этого объема перевозок», — подчеркнул А. Мамин.

Предлагается увеличить до 10,5 млн.т. перевозку грузов в направлении из Казахстана в КНР и 3 млн.т. — из КНР в РК.

Лю Чжицзюн поддержал инициативу казахстанской стороны в предложенных пропорциях. В связи с этим достигнута договоренность о разработке совместных мероприятий по обеспечению указанных объемов. Китайский министр обратил внимание на динамику стабильного роста объемов перевозок грузов через пограничный переход Достык-Алашанькоу. Так, по его данным, в 2003г. объем составил 7 млн.т., в 2004 — 9 млн.т., в 2005 — 11 млн.т. KZ-today, 14.1.2006г.

— Постановлением правительства РК от 9 дек. 2005г. утверждена программа развития автомобильной отрасли РК на 2006-12гг. Программа направлена на совершенствование сети автомобильных дорог общего пользования для удовлетворения потребности населения и экономики страны в автотранспортных перевозках.

Как пояснили в пресс-службе минтрансома, основные задачи программы: улучшение транспортно-эксплуатационных показателей автомобильных дорог, мостов и повышение их потребительских свойств; повышение эффективности инвестиций в автомобильную отрасль за счет увеличения эксплуатационного ресурса автомобильных дорог, внедрения прогрессивных технологий и материалов, усовершенствования конструкций дорожных одежд; внедрение в автомобильной отрасли международных стандартов управления качеством; совершенствование правовой и нормативно-технической базы отрасли, переход на техническое регулирование; повышение кадрового потенциала отрасли; внедрение альтернативных источников финансирования, включая механизмы государственно-частного партнерства.

В приоритетном порядке программой предусматривается за семь лет полностью завершить реконструкцию шести основных международных

транзитных коридоров и автодорог, способствующих развитию кластерных инициатив и туризма, говорится в документе ведомства.

В целом программой предусматривается строительство и реконструкция 7205 км. дорог республиканского значения, капитальный ремонт — 1660 км.; средний ремонт — 16 800 км.; реконструкция и капитальный ремонт 412 мостов. Также будут строиться и реконструироваться дороги областного и районного значения общей протяженностью 18 089 км. KZ-today, 21.12.2005г.

— Глава государства Нурсултан Назарбаев подписал закон «О ратификации Соглашения между правительством Республики Казахстан и правительством Королевства Швеция о международных автомобильных перевозках пассажиров и грузов». Целью данного документа является создание правовой основы для дальнейшего развития сотрудничества в области международного автомобильного сообщения и упрощения осуществления автомобильных перевозок между Республикой Казахстан и Королевством Швеции.

Соглашение регулирует перевозку пассажиров и грузов в международном автомобильном сообщении между Казахстаном и Швецией, транзит через их территории, а также перевозки в (из) третьей страны перевозчиками, допущенными к выполнению таких перевозок и транспортными средствами, зарегистрированными на территории вышеуказанных государств. Положениями соглашения также предусматриваются случаи, когда проезд по территории Казахстана осуществляется на безразрешительной основе (при экскурсионных турах, начинающихся и заканчивающихся в стране регистрации транспортного средства). Соглашение совершено в Стокгольме 25 окт. 2004г. KZ-today, 20.12.2005г.

— В Западно-Казахстанской обл. итальянской компании «Тодини Конструкциони Дженерали», являющейся генеральным подрядчиком реконструкции автодороги Уральск-Атырау, за нарушение природоохранного законодательства предъявлен иск на 2 млн. тенге, сообщили в управлении по охране окружающей среды ЗКО.

По данным экологов, компанией «Тодини» при разработке проекта не учитывались нормативы предельно допустимых выбросов. При оформлении разрешений на природопользование не учитывались выбросы неорганической пыли, аспро-странителем которой являются строительные материалы. Данное загрязняющее вещество образуется при разгрузке, погрузке и складировании строительных материалов.

В имеющейся у «Тодини» строительной документации учитываются только выбросы на асфальтобетонном заводе, другие выбросы, загрязняющие атмосферу, компанией не учтены. В связи с этим природоохранная прокуратура обратилась в суд с иском о возмещении ущерба, нанесенного экологии ЗКО, 2 млн. тенге. Сумма ущерба определена из объема строительных материалов, использованных при реконструкции дороги Уральск-Атырау. KZ-today, 15.12.2005г.

— В г.Сарыагаше Южно-Казахстанской обл. состоялось торжественное открытие нового железнодорожного терминала. На церемонии открытия присутствовали президент АО «НК «Казахстан темир жолы» Ерлан Атамкулов и председатель

правления АО «ГАЗК «Узбекистон темир йуллари» Алгимбай Роматов.

Новый железнодорожный терминал является межгосударственным стыковочным пунктом на казахстанско-узбекистанской границе. Уже полностью завершено строительство объектов пускового комплекса, обеспечивающего работу станции как межгосударственного стыковочного пункта. На станции установлено современное оборудование для формирования составов, оформления грузов, таможенного и санитарного контроля и других операций, построено шесть новых приемо-отправочных путей, а четыре существующих стали длиннее. Над железнодорожными путями возведен большой автомобильный мост грузоподъемностью 80 т.

На станции введена в строй новая система водоснабжения, построены дом отдыха для локомотивных бригад, пункт технического осмотра вагонов, реконструировано здание вокзала. Всего на строительство из республиканского бюджета было затрачено 2,16 млрд. тенге. KZ-today, 15.12.2005г.

— На реализацию государственной программы развития автодорожной отрасли на 2006-12гг. планируется выделить 1 трлн. 313 млрд. тенге. Об этом в ходе семинара «О направлениях социально-экономической политики» сообщил министр транспорта и коммуникаций Аскар Мамин. Особое внимание при реализации данной программы будет уделено сети дорог местного значения. А. Мамин подчеркнул, что в рамках программы средства на местную сеть дорог выделены в 271 млрд. тенге, из которых 140 млрд. тенге будет профинансировано трансфертами из республиканского бюджета.

Программа, разработанная министерством транспорта и коммуникаций, направлена на дальнейшее развитие и углубление технических и экономических реформ в автодорожной отрасли и будет способствовать совершенствованию сети дорог общего пользования для максимального удовлетворения потребностей населения и экономики страны в автотранспортных перевозках. Программа предполагает ремонт 43 тыс.км. автомобильных дорог. В Казахстане из 88 тыс.км. дорог общего пользования 65 тыс.км. — дороги местного значения. KZ-today, 13.12.2005г.

— В ходе встречи премьер-министра РК Даниала Ахметова с делегацией компании «Боинг» по главе с вице-президентом Томасом Пикеррингом были обсуждены перспективы развития сотрудничества в авиационной и космических сферах, а также в области высоких технологий. Д. Ахметов подчеркнул, что Казахстан в будущем намерен в значительной степени пополнить парк воздушных судов и приоритеты будут направлены на укрепление рейсов средней дальности регионального сообщения.

По словам премьера, для эффективного осуществления сообщения и создания удобства для пассажиров, в течение 3-4 лет Казахстан планирует пополнить авиапарк до 30 бортов.

Т. Пикерринг отметил высокую заинтересованность компании в расширении своего присутствия в Казахстане и внес ряд предложений по различным направлениям взаимодействия.

Д. Ахметов поручил министерству транспорта и коммуникаций изучить предложения и продолжить работу по развитию сотрудничества с компанией, в т.ч. по закупу самолетов на основе открытых тендерных процедур. KZ-today, 10.12.2005г.

— Республиканская программа развития автодорожной отрасли, рассчитанная на 2006-12гг., предполагает ремонт 43 тыс.км. автомобильных дорог. Об этом, отвечая на вопрос корреспондента, сообщил вице-министр транспорта и коммуникаций РК Абельгази Кусаинов во время рабочей поездки в Уральск. А. Кусаинов отметил, что новая семилетняя программа предусматривает ремонт дорог не только республиканского, но и местного значения, для этого будут выделены средства из республиканского и местного бюджетов.

Вице-министр подчеркнул, что сейчас министерство решает вопросы, связанные с качеством дорог. «Есть попытки пересмотра дорожной «одежды» на нагрузку 13 т. на ось», — отметил он. Связано это с тем, что в последнее время возросло количество большегрузных машин, которые значительно увеличили нагрузку на дороги.

Программа предусматривает с 2006г. продление срока ответственности подрядчика в зависимости от вида ремонта. Этот срок увеличивается до 5 лет (на сегодня гарантийный срок ответственности подрядчика составляет 1г.). В течение этого периода подрядчик на собственные средства должен устранить все недоработки на отремонтированных и построенных дорогах, пояснил вице-министр. Как сообщалось ранее, реализация программы в течение 2006-12гг. потребует привлечения в автодорожную отрасль финансовых ресурсов государства в 1283 млрд. тенге. Объем финансирования может быть скорректирован при ежегодном рассмотрении республиканской бюджетной комиссией макроэкономических параметров и приоритетов расходования бюджетных средств на очередной среднесрочный период. KZ-today, 7.12.2005г.

— Несмотря на возможные решения, сельское бездорожье было и остается одной из неразрешимых проблем аграрной отрасли в обозримом будущем. Состояние сельских дорог — насущная проблема для всего Казахстана. И отодвигать ее на задний план с каждым годом становится все труднее. Активное развитие агропромышленного комплекса «провоцирует» все большую нагрузку на далекие от совершенства сельские «магистральи». Здесь стоит отметить, что капитально проблему сельских дорог при всей заинтересованности казахстанским зерном и при несравнимо большем населением сел и аулов не пытались решить даже во времена Союза. Несмотря на значительное финансирование отрасли в Казахстане. В те времена каждый год в зерновых областях до начала уборки урожая ремонтировались существовавшие дороги, чтобы без проблем вывозить зерно.

В постсоветском периоде подобным оптимистичным примером стал объявленный с 10 окт. в Северо-Казахстанской обл. месячник по ремонту и профилактике автомобильных дорог, имеющих грунтовое и гравийное покрытие. Необходимость проведения месячника заключалась в том, что из-за неблагоприятных погодных условий во время уборки урожая при перевозке большого количества зерна на тока и элеваторы, многие грунтовые и гравийные автодороги в сельских районах области пришли в неудовлетворительное состояние. В итоге ремонт и профилактику получили 50% всех грунтовых и гравийных дорог Северо-Казахстанской обл.

Не надо быть провидцем, чтобы предсказать, что на следующий год ситуация повторится. По статистике в 500 населенных пунктах республики

не имеется школ. Вследствие этого, 25 тыс. сельских детей нуждаются в ежедневной доставке в школы. Но часто это бывает затруднительным, а иногда и невозможным, особенно в осенне-весенние сезоны. Средний уровень обеспеченности в пассажирских перевозках в Казахстане крайне низок и составляет немногим 30%, что ограничивает жителям труднодоступных регионов страны доступ к социальным услугам. Высокими остаются в республике еженедельные и непроизводительные затраты времени, которые вынужден нести каждый житель региона из-за бездорожья.

В отдельных сельских районах малонаселенные пункты оказались вовсе оторванными от транспортного сообщения, что еще усугубляет положение малоимущих. В этом контексте сегодня все чаще приходится слышать о нерентабельности сельской почты. Так в Павлодарской обл. из 12 районных узлов почтовой связи 6 работают в убыток, что связано с большими расходами на доставку периодики, пенсий и пособий. Главные причины две. Первая — плохие дороги, которые и «добивают» уже изношенный транспорт — вторую причину.

Сегодня в мире существует масса технологий строительства дорог, которые направлены, прежде всего, на увеличение срока службы автополотна и на уменьшение его себестоимости. В этом отношении сельским дорогам повезло гораздо меньше — восприятие их как второстепенных сказалось и на изобретательском потенциале. Однако, как в каждом правиле и здесь есть свои счастливые исключения. Так решить проблему тотального сельского бездорожья стало возможным за счет именно сельского хозяйства. И призван это сделать ранее засекреченный Ядерной комиссией США продукт, который производится путем ферментации патоки сахарной свеклы и представляет собой концентрированную тягучую массу.

Ранее этот фермент, разработанный американскими учеными, использовался исключительно в атомной промышленности. Сегодня он служит мирным целям, при строительстве сельских дорог, и широко используется во всем мире. Сам процесс ремонта дорог предельно прост. По словам Александра Мирзяна, менеджера инноватики, технология применения этого фермента очень проста. Дорога разрыхляется, поливается разбавленным ферментом и потом закатывается тяжелым катком. Фермент заставляет грунт как бы «спекаться» в процессе трамбовки в плотную долговременную основу, устойчивую к проникновению воды непогоде и износу. В погожую летнюю пору весь процесс продолжается максимум 72 часа.

В работе нет никаких сложностей, а необходимое оборудование — это обычный каток, грейдер и поливочная машина. Для обработки одного километра дорожного полотна шириной 8 м. и толщиной 15 см. требуется всего 37 л. препарата. Дорога с таким покрытием выдерживает нагрузку на ось 9-12 т. При необходимости толщину можно увеличивать, чтобы добиться большей несущей способности. Строительство дорог с использованием этого фермента в несколько раз дешевле, чем строительство по традиционным технологиям. Цена самого продукта с учетом доставки из Америки составляет 10% от стоимости дороги. Пару лет назад уникальный фермент был апробирован и в Казахстане. Участок сельской дороги длиной всего 8 м., ничем не примечательный и внешне не-

отличимый стал первым и пока единственным.

Зимние испытания показали, что участок дороги выстоял, ничуть не утратив своей плотности и формы. Напротив, остальная дорога традиционно весной «поплыла», и ее пришлось ремонтировать как это и делалось каждый год. Фермент дает дополнительные преимущества строителям дорог, позволяя обойтись без асфальта, бетона и гравия. Кроме того, он безопасен для людей и окружающей среды, не вызывает коррозию и биологически совершенно безвреден. Как показала практика, использовать фермент можно в самых различных климатических условиях от пустынь до вечной мерзлоты при диапазоне температур от + 40 до — 40 по Цельсию.

На Аляске, известной своим суровым климатом, дороги, построенные по этой технологии, служат уже 10 лет. Перспективы же широкого применения ее у нас довольно туманны. Пока государственные чиновники, обремененные заботами о городских дорогах, республиканских магистралях и транзитных коридорах не заинтересованы в дешевом и долгосрочном решении проблемы. Остается надеяться, что когда-либо крестьянские и фермерские хозяйства настолько разбогатеют, что смогут себе позволить привести в порядок сельские дороги за свой счет, руководствуясь собственной выгодой, а не «сложными экономическими отношениями». KZ-today, 24.11.2005г.

— Президент Казахстана Нурсултан Назарбаев поручил до конца I кв. 2006г. разработать Транспортную стратегию Казахстана на 2007-15гг. Такое поручение правительству было дано на расширенном заседании в Астане. «Во-первых, необходимо сформировать все основные коммуникационные коридоры — железнодорожные и автодорожные, а также транспортно-логистические узлы, обеспечивающие технологическое взаимодействие между видами транспорта и обработкой грузов. Во-вторых, развить рынок транспортных услуг и устранить административно-процедурные барьеры при транспортировке и транзите грузов. В-третьих, внедрить международные стандарты качества услуг», — сказал президент, обращаясь к членам кабинета министров.

«Мы должны интегрировать транспортный комплекс Казахстана в Евразийскую транспортную систему, сформировать широтно-меридианальную систему транспортных коридоров с выходом на внешние рынки», — подчеркнул Н. Назарбаев. «Также необходимо модернизировать наши основные «ворота» на внешние рынки — морской порт Актау, станцию «Достык», сформировать по принципу «хаба» транспортные узлы в городах Астана и Алматы», — добавил глава государства. KZ-today, 21.11.2005г.

— Китай можно соединить с Европой железнодорожным маршрутом через Казахстан, Россию, Украину и Беларусь. Такое мнение на пресс-конференции в Алматы высказал председатель казахстанской ассоциации перевозчиков и операторов вагонов Нигматжан Исингарин. По мнению Н. Исингарина маршрут через Казахстан, Россию, Украину и Беларусь самый оптимальный. Он отметил, что на сегодняшний день рассматривается вариант соединения с Европой через Иран. «То есть маршрут от приграничной станции должен пройти через всю территорию Казахстана, опуститься на Туркмению и войти в Иран, а дальше че-



рез территорию Ирана, Турции выйти на Европу», — сказал Н. Исингарин. Однако он подчеркнул, что «железные дороги Ирана и Турции слабо развиты», и именно это обстоятельство делает альтернативный вариант — через РК, РФ, Украину и Беларусь — привлекательным.

Эксперт предлагает сделать железнодорожный маршрут «специализированным контейнероносным, чтобы по нему ходили только контейнерные поезда». «Уже подсчитано, что по маршруту будет ходить «15 пар поездов в сутки, или 30 поездов в обе стороны, и эта дорога может принять примерно 1 млн. контейнеров в год, и доход составит на общем маршруте 1,3 млрд. долл. в год», — сказал Н. Исингарин. «Скорость по территории Китая должна быть порядка 1000-1200 км. в сутки, на новом участке, который будет построен через Казахстан, Россию, Украину и Беларусь, скорость должна быть 2000 км. в сутки, и по территории европейских стран — до 1000 км.». Реализация проекта обойдется в 6-9 млрд. долл., по мнению Н. Исингарина, финансирование строительства должно осуществляться за счет частных инвестиций. На сегодняшний день доставка грузов из Китая в Европу осуществляется по Транссибирской магистрали. Однако «Транссиб имеет свою направленность, на него смотрят грузы Кореи, Японии и Северо-Восточного Китая», — подчеркнул Н. Исингарин. KZ-today, 16.11.2005г.

— В Варшаве прошла международная конференция «Вновь на шелковом пути», посвященная проезду через территорию Польши пробного контейнерного автокаравана «Пекин-Астана-Варшава-Берлин-Брюссель». Об этом сообщили в пресс-службе МИД РК. В автокараване, старт которому был дан участниками третьей конференции Международного союза автомобильного транспорта в Пекине 26 сент. 2005г. были задействованы казахстанские, китайские, латышские, литовские и польские перевозчики. Проект реализации контейнерного автокаравана между Азией и Европой был представлен президентом Союза международных автомобильных перевозчиков РК Максатом Сактагановым и одобрен Всемирной организации автомобильного транспорта.

Учитывая высокую динамику товарооборота Китая и Казахстана со странами ЕС, участники конференции высоко оценили казахстанскую инициативу о необходимости налаживания альтернативных (в отношении морских и железнодорожных видов транспорта) автотранспортных узлов на Евразийском пространстве. По мнению участников, реализация казахстанской инициативы позволит сократить общее время доставки грузов с 6 до 2 недель, повысив эффективность услуг на международном рынке транспорта. Внедрение альтернативного вида грузоперевозок между Европой и Азией, которое приведет к расширению товарооборота Казахстана со странами ЕС, позволит закрепить за республикой имидж ведущего транзитного государства на Евразийском пространстве, отметили в МИДе. KZ-today, 18.10.2005г.

— В ближайшее время необходимо принять меры по повышению уровня контейнеризации перевозок в Казахстане с существующих 4% до 30%. Такое мнение на заседании коллегии министерства транспорта и коммуникации РК с участием премьер-министра Даниала Ахметова высказал глава Минтранскома Аскар Мамин. «Мировая

практика свидетельствует о существенном увеличении контейнеризации перевозок, что обусловлено их безопасностью, сроками доставки и возможностью предоставления услуг «от двери до двери», — сказал министр. По его словам, железнодорожный транспорт Казахстана сегодня имеет достаточный потенциал контейнерных перевозок грузов, в т.ч., в экспортном сообщении. «Однако порядка 60% контейнеров отправляются на реэкспорт в порожнем состоянии», — подчеркнул А. Мамин.

По мнению министра, современное состояние транспортной отрасли республики является «сдерживающим фактором в росте производства товаров и развития экономики страны». По данным А. Мамина, транспортная составляющая в стоимости товаров и услуг складывается на уровне 8% для внутренних железнодорожных и 11% — для автомобильных перевозок. Министр подчеркнул, что в развитых странах данный показатель составляет порядка 4-4,5%. В связи с этим, А. Мамин напомнил, что для решения существующих проблем в транспортной отрасли разработаны и внесены в правительство предложения по реализации до 2015г. ряда крупных инвестиционных проектов, реализация которых улучшит ситуацию. Речь идет о строительстве новых железнодорожных линий и модернизации уже существующих ж/д участков. Министр считает, что проекты в транспортной отрасли могут быть реализованы путем широкого привлечения частных инвестиций на основе применения механизма государственно-частного партнерства. KZ-today, 6.10.2005г.

— Вентспилский порт, оставшийся без перевалки российской нефти, открывает новые перспективы. В гавани, построенной еще во времена расцвета Российской империи, вводятся новые портовые мощности, диверсифицируется номенклатура грузов, появляются товары, о которых раньше можно было прочитать лишь в учебниках истории. В Вентспилсе торжественно открылся мощный зерновой элеватор Ventspils Grain. Наш корреспондент побеседовал с председателем правления компании Ventspils Grain Terminal Владиславом Шафранским о перспективах этого направления транзита, о сотрудничестве и конкуренции на постсоветском рынке зерновых.

• Через Вентспилский порт изначально вывозились зерно и масло. Строительство вашего зернового терминала — это возвращение к истокам?

Порт строился с конца XIXв. под экспортные нужды Российской империи. Гавань традиционно использовалась для экспорта продуктов России, а затем и Союзного государства. Хотя в условиях современной экономики каждый порт стремится к сбалансированности экспортных и импортных грузопотоков. Это связано как с уменьшением рисков, так и с возможностью обеспечить порту комплексное, естественное и динамичное развитие, с точки зрения внедрения современных технологий и привлечения клиентов с двух сторон — как с Востока, так и с Запада.

Первоначально и исторически порт Вентспилса действительно создавался для экспорта российского зерна на мировой рынок, для экспорта сибирского масла. С другой стороны, он использовался как незамерзающие ворота для импорта всего нового, в том числе — локомотивов из Британии для российских железных дорог. Так что уже в то

время была диверсификация грузопотоков. Но в первую очередь это было вызвано необходимостью обеспечить круглогодичный вывоз из России огромных урожаев пшеницы, которой в то время страна кормила весь мир.

АО Ventspils Grain Terminal создано совместно с компаниями Зернового союза Казахстана. Пропускная способность нового терминала составляет 2,5 млн.т. зерна в год, складские мощности — 72 тыс.т. Глубоководный причал паловой конструкции позволяет обслуживать суда типа «Панамакс» грузоподъемностью свыше 70 тыс.т. В этом плане мы действительно возвращаемся к истокам. Надо отметить, что 15 лет назад порт уже работал с зерном, но это была импортная канадская пшеница, которая закупалась Союзом. Мы говорим о возвращении экспортного грузопотока, в первую очередь — благодаря нашим партнерским связям с Республикой Казахстан.

• Зерно будет не российское, а казахстанское?

Мы очень надеемся, что будет и российское. Терминал — это структура, работающая в условиях свободного рынка, и, конечно, мы будем предлагать свои услуги и надеемся, что среди наших клиентов будут и российские отправители, российские экспортеры, которым мы будем очень рады.

• С чем связан интерес казахстанских бизнесменов именно к Вентспилсу? Географически есть и более близкие к Казахстану морские порты...

Они существуют. Но дело в том, что сезон 2002г., когда в огромных количествах экспортировалось зерно — российское, украинское, казахское, когда неожиданно для многих Россия вернула себе позиции ведущего экспортера зерновых грузов, тогда, во-первых, все с удивлением обнаружили, что современных экспортных зерновых терминалов как таковых нет. Экспортеры были всерьез озадачены поиском новых путей. В этом плане казахстанские производители и экспортеры оказались в наименее выгодных условиях, поскольку собственного выхода к морю, которое связывало бы их с мировыми торговыми артериями, у них нет. Естественно, они начали искать варианты, исследуя все побережье как Черного, так и Балтийского морей. Черное море — это несколько другая география, там портами располагают государства, у которых есть собственный поток экспортного зерна.

В Прибалтике такого конфликта быть не может, местные объемы зерна, которые могут быть поставлены на рынок, незначительны по сравнению с экспортным потенциалом агросектора Казахстана. В 2002г. казахстанцы предприняли изучение всего побережья Балтики — от Калининграда до Петербурга — и пришли к выводу, что лучшие условия для строительства терминала предлагает Вентспилс. То есть, к тому же выводу, который сделал кабинет российского царя, решив строить этот порт: это и глубоководная, и незамерзающая гавань. Для Казахстана это оптимальное место для экспортных ворот, республика при этом получает возможность независимо строить свою экспортную политику.

• Соответствуют ли возможности Казахстана мощности терминала? Аналитики оценивают экспортный потенциал Казахстана в 2005г. в 5 млн.т. зерна. Ваши мощности рассчитаны на ежегодную отгрузку 2,5 млн.т. Получается, что вы намерены обслуживать половину всего казахстанского зернового экспорта?

География экспорта Казахстана очень широка. Помимо направления Северной Европы, на которое мы рассчитываем, есть южное направление, экспорт в Россию продовольственного зерна (Казахстан производит продовольственное зерно высокого качества).

Большая часть этого экспорта приходится на Россию, а также Китай и Иран. Наши экспортные мощности рассчитаны на 2,5 млн.т., но пока рано говорить, что весь этот объем будет заполнен казахстанским зерном. Мы реально смотрим на вещи и думаем, что половину зерна, которое мог бы обработать наш терминал, обеспечат казахстанские партнеры. Остальное — это открытый рынок, работа с клиентом. Будем смотреть, что нам предложат... Но я не исключаю, что весь экспортный объем, который нам необходим, поступит из Казахстана — и мы к этому готовы.

• Открытый рынок — это, как я понимаю, Украина и РФ. Но и у России, и у Украины есть свои собственные порты, географически близкие и к зонам производства зерна, и к зарубежным потребителям. У России, например, это черноморские гавани. Зачем же россиянам везти свое зерно за тысячи километров в латвийский Вентспилс, вместо того, чтобы расширять и совершенствовать собственную портовую инфраструктуру?

В конечном итоге все определит рынок. Мы, естественно, не рассчитываем на зерно, которое географически тяготеет к средиземноморскому региону. Для этого рынка Россия и Украина, очевидно, будут задействовать свои порты.

Мы возлагаем надежду на северный регион, в котором ощущается острая нехватка экспортных мощностей. Ведь если посмотреть от Калининграда до Петербурга, то практически только наш порт располагает лучшими и самыми новыми мощностями для обслуживания грузопотоков. Кроме того, здесь определяющее значение играет возможность круглогодично работать с крупнотоннажными судами, с крупными партиями. Экономика тут определяет, а каждый экспортер и покупатель считает копейку. Благодаря своим глубинам мы можем обеспечить обработку «Панамаксов». В северном регионе это можем сделать мы, и может сделать порт Мууга. Другие порты таких условий не имеют. И если география российского зернового экспорта сложится в северном направлении, то мы к этому будем готовы лучше других.

• Но все то, что не юг России и Украины — это зона нестабильного земледелия, что, кстати, прекрасно видно на примере расположенной на высоких широтах Латвии. Не рискует ли ваш терминал однажды остаться «на бобах»?

Мы расцениваем российского производителя зерна как серьезного игрока на мировом рынке. Естественно, торговля сельхозпродукцией — это чувствительный к погодным условиям бизнес. От года к году и география, и направления, и объемы могут меняться. Но мы серьезно подошли к строительству и создали терминал не на один год.

Если же говорить об объеме экспорта из Казахстана, то он год от года стабилен. Россия же, единожды войдя на экспортный рынок четыре года назад, заняла там свою нишу и заинтересована в ее сохранении и расширении. Мы предлагаем для этого надежный глубоководный терминал. Мы

уверены, что экспорт зерна из России будет, и экспорт стабильный. В каких объемах — это уже другой вопрос.

- Есть и условно конкурентные вашему терминалу планы. Например, в Рижском порту латвийская компания Man-Tess совместно с российской «Семена Поволжья» собирается реализовать проект элеватора Man-Tess Grain. Не слишком ли много зерновых терминалов для маленькой Латвии, хватит ли им всем работы?

СП Man-Tess Grain создано с российской компанией «Семена Поволжья» для строительства зернового терминала в Рижском порту. По предварительным подсчетам, возведение современного элеватора в порту Риги обойдется в 15 млн. евро. Через терминал планируется переваливать до 1 млн.т. российского зерна в год, а также до 200-250 тыс.т. зерна из Латвии. Элеватор будет способен обслуживать суда грузоподъемностью до 60 тыс.т. Терминал планируется сдать в эксплуатацию к маю 2007г.

Здесь определяющую роль играет возможность стратегического партнерства, в первую очередь с тем, кто владеет реальным грузопотоком. Я считаю, что у нас оптимальные позиции и действительно равноправное партнерство. Партнером со стороны Казахстана выступают реальные грузовладельцы — те, кто определяет экспортную и торговую политику по казахстанскому зерну. Возможно, такие же партнеры есть и у компании Man-Tess, но я такой информацией не располагаю. Хотя появление игрока с серьезными объемами не исключается. Это основной фактор, который позволяет надеяться на планируемую ритмичную загрузку терминала. На те же самые объемы и латвийского, и литовского зерна мы также рассчитываем и готовы за него побороться. Ну и, естественно, мы никогда не откажемся сотрудничать с российскими компаниями.

- Вы говорите о латвийском зерне, но при урожае нынешнего года речь пойдет не об экспорте, а об импорте продовольственного зерна в Латвию. Ваш терминал способен обрабатывать импорт?

Нет, наш терминал рассчитан только на обработку экспортных грузов, но нам известно о стремлении местных компаний закупать продовольственное зерно, и наши казахстанские партнеры могут найти рынок сбыта и здесь. Их зерно способно решить проблемы продовольственного рынка Латвии. Кроме того, мы не собираемся закидываться только на продовольственной пшенице, это может быть и фуражное зерно, ячмень, рожь, рапс, шрот и др. Кстати, производители Латвии и Литвы даже при нынешнем урожае готовы экспортировать фуражное зерно.

- Есть еще одна страна, об экспортном агропотенциале которой мы пока еще не говорили: Белоруссия. Как бы вы оценили возможности сотрудничества с этим соседним Латвии государством?

Белоруссия — наш давний партнер. Остается лишь тщательнее изучить этот рынок. По всей видимости, это могла бы быть рожь. Вентспилс уже десятилетиями работает с белорусской калийной солью, с этой точки зрения партнерству с Белоруссией мы придаем большое значение. ИА «Росбалт», 28.8.2005г.

— Президент Казахстана Нурсултан Назарбаев заверил, что перевод международных авиарейсов из Алма-Аты в Астану будет осуществлен без

ущерба интересам жителей Алма-Аты. «Я знаю эту проблему. Никакого ущемления в этом вопросе (перевода международных авиарейсов. — «ИФК»), прежде всего, алмаатинцев и, конечно, сферы туризма не будет», — заявил Н.Назарбаев, общаясь вечером в прямом телеэфире с гражданами республики. «Во-первых, все рейсы перевести в Астану невозможно, а во-вторых, все эти годы независимости (Казахстана) все иностранные компании привыкли летать в Алма-Ату. Потому что, если речь идет о пассажирах, самое главное — это наличие доходных маршрутов», — сказал он. Наряду с этим глава государства отметил, что «сама жизнь будет заставлять перемещаться к «центру тяжести» — в город Астану», являющуюся с дек. 1997г. новой столицей государства. Интерфакс, 24.8.2005г.

— Национальная железнодорожная компания «Казахстан темир жолы» (КТЖ) намерена в 2006г. приступить к строительству трансказахстанской узкоколейной железнодорожной магистрали (ТКЖМ), сообщил президент КТЖ Ерлан Атамкулов на заседании консультативного совета при нацкомпании в Алма-Ате. По его словам, первым этапом создания ТКЖМ станет строительство железнодорожного участка Достык (станция на границе с Китаем в Алма-Атинской обл.) — Актогай (станция в соседней Восточно-Казахстанской обл.), которое планируется завершить к осени 2007г.

Е.Атамкулов отметил, что КТЖ разработала необходимые нормативные документы для строительства ТКЖМ со стандартной европейской шириной колеи 1435 мм. по маршруту от станции Достык на границе с Китаем через южные регионы республики до государственной границы с Туркменией с возможностью дальнейшего выхода на европейские рынки через территорию Турции. Как ожидается, в результате реализации проекта ТКЖМ Казахстан будет способен обеспечивать перевозки дополнительно до 35 млн.т. транзитных грузов в год. Интерфакс, 5.8.2005г.

— В Тегеране состоялось очередное заседание казахстанско-иранской Совместной комиссии по вопросам международных автомобильных перевозок. Об этом сообщили в пресс-службе МИД РК. В ходе заседания стороны обсудили ряд вопросов в части согласования проекта Соглашения между правительством РК и правительством Исламской Республики Иран о международном автомобильном сообщении, а установления квоты обмена по разрешениям на автомобильные перевозки на II пол. 2005г.

Особое внимание было уделено вопросам взаимодействия между ассоциациями международных автоперевозчиков Казахстана и Ирана, отметили в пресс-службе МИД. На заседании Казахстан представляла делегация во главе с послом РК Сабитом Таировым. KZ-today, 6.7.2005г.

— В Казахстане отменено взимание платы за проезд по территории республики для узбекского грузового транспорта, перевозящего сельхозпродукцию. Об этом на встрече сотрудников департамента таможенного контроля по Южно-Казахстанской обл. и южно-казахстанского управления транспортного контроля с предпринимателями-участниками внешнеэкономической деятельности сообщил заместитель начальника управления транспортного контроля по ЮКО Валерий Байымбетов.

По словам В. Байымбетова, казахстанская сторона в одностороннем порядке отменила взимание платы за проезд по территории страны. Он напомнил, что Казахстан обращался к руководству Узбекистана с предложением отменить плату за проезд по территории обеих республик на паритетных началах. Предлагалось, что Казахстан бесплатно пропускает тысячу узбекских автомашин, Узбекистан — тысячу казахстанских. Конкретного ответа последовало.

Казахстан первым сделал жест доброй воли в надежде, что руководство соседней республики поддержит это начинание, сообщил В. Байымбетов. Плата за проезд по территории Узбекистана для казахстанских грузовых автомашин составляет 300 долл. KZ-today, 29.6.2005г.

— Новый ускоренный контейнерный поезд из Казахстана в Белоруссию и из Казахстана в Россию начнет работать в окт. 2005г. Об этом сообщил заместитель министра транспорта РФ Александр Мишарин, комментируя итоги заседания совета по транспортной политике при интеграционном комитете ЕвразЭС. «Принято решение о том, что контейнерный поезд, который будет следовать по маршруту Урумчи-Брест и Урумчи-Москва, начнет работать уже в окт. 2005г.», — сказал он.

Этот маршрут станет альтернативой морским перевозкам. Как пояснили в министерстве транспорта РФ, общая стоимость перевозки контейнеров через морские порты Китая и Европы сейчас в среднем составляют 2600 долл. Срок доставки груза — 25-30 дней. После запуска нового контейнерного поезда стоимость ж/д перевозки по этому маршруту будет адекватной стоимости альтернативного маршрута по морю, но у этого маршрута есть одно существенное преимущество — уменьшение сроков доставки груза более чем в 3 раза. Чтобы новый проект смог конкурировать с морскими перевозками Казахстан предложил установить единую сквозную тарифную ставку по казахским, российским и белорусским железным дорогам в 0,16 долл. При этом затраты грузоотправителя снизятся на 650 долл. Общая стоимость перевозки по этому маршруту будет составлять 2850 долл. за контейнер. Для России, Белоруссии и Казахстана запуск этого проекта очень важен, поскольку он означает начало нового конструктивного сотрудничества в области ж/д грузоперевозок. Прайм-ТАСС, 27.6.2005г.

— Проект строительства Трансказахстанской железной дороги будет обсужден в ходе намеченного на июль этого года визита председателя КНР Ху Цзиньтао в Казахстан. «Разработан проект строительства Трансказахстанской железной дороги, которая на первом этапе соединит Западный Китай с каспийским побережьем. Мы ожидаем, что данный вопрос будет обсужден во время предстоящего в июле этого года визита председателя КНР Ху Цзиньтао в Казахстан», — сообщил президент Казахстана Нурсултан Назарбаев на приеме для участников международной бизнес-конференции. «Казахстан привлекает новую волну инвестиций: стратегии по диверсификации и устойчивому росту», открытие которой состоится 15 июня в Алма-Ате.

Как подчеркнул глава государства, в последние годы Казахстан значительно активизировал строительство и реконструкцию железнодорожных магистралей, автомобильных дорог, аэропортов, те-

лекоммуникаций, инженерных сетей. Н. Назарбаев напомнил, что в рамках его недавнего государственного визита в Азербайджан была подписана Бакинская декларация о железнодорожном сообщении между Турцией, Грузией и Азербайджаном. «Думаю, этот проект даст толчок дальнейшему развитию транспортного коридора «Европа-Кавказ-Азия», совершенствованию транспортной инфраструктуры регионов Азии, Каспийского моря, Кавказа и Европы. Так мы уже в обозримом будущем возродим древний Шелковый путь», — сказал глава Казахстана.

Трансказахстанская железнодорожная магистраль, как планируется, соединит Китай с Европой через территории Казахстана, Туркмении, Ирана и Турции. Проект предполагает строительство 3 тыс. км. новых железнодорожных путей на территории Казахстана, 700 км. на территории Туркмении и 90 км. на территории Ирана. По предварительным расчетам, по данной магистрали грузы с восточного побережья Китая (Ляньюньган) могут достигать Роттердама за 13 суток. Проект создания данной железнодорожной магистрали может быть реализован в течение 15 лет, а его стоимость может составить 4 млрд. долл. Интерфакс, 14.6.2005г.

— Руководство порта Анзали (Иран) в ходе встречи с послом Казахстана в Исламской республике Иран Сабитом Таировым предложило РК приобрести земельный участок под строительство зернового терминала и элеватора для производства мукомольной продукции в целях обеспечения внутренних потребностей Ирана. Об этом сообщили в пресс-службе МИД РК.

В ходе встречи с руководителями портов Ирана казахстанский дипломат подчеркнул, что «являясь составной частью международного транспортного коридора «Север-Юг», порты Амирабад и Анзали играют значительную роль в деле расширения и увеличения транзитных морских перевозок двух стран».

Руководители портов Амирабад и Анзали, отметили необходимость скорейшей унификации транзитных отношений между Казахстаном и Ираном, включая разработку механизма формирования тарифных ставок и упрощения таможенных процедур.

В ходе встречи, стороны заявили важность скорейшего окончания строительства в порту Амирабад железнодорожного терминала с соответствующей инфраструктурой и прокладки железнодорожной ветки до стыка с основной магистралью.

«Казахстан не имеет прямого выхода к мировому океану, и мы рассматриваем экономическую целесообразность транзита нашей продукции через территорию Ирана в порты Персидского залива и Ирака», — заявил С. Таиров.

Руководство порта Амирабад планирует построить в порту до марта 2006г. зерновой терминал объемом в 8 тыс. т., с дальнейшим увеличением до 30 тыс. т. В порту Анзали готов к пуску зерновой терминал, мощность, которого позволяет хранить 6 тыс. т. зерна. Министерство дорог и транспорта Ирана выразило готовность провести переговоры с казахстанской стороной по введению скидок в 65-75% по обработке и перевалке казахстанской продукции, идущей транзитом через территорию Ирана в третьи страны. KZ-today, 11.5.2005г.

— Состоялось открытие нового международно-го аэропорта Астаны. По словам президента Ка-

захстана Нурсултана Назарбаева, «аэропорты являются визитной карточкой любого государства. Я хочу быть уверенным, что мировые авиакомпании обратят внимание (на аэропорт) и сделают его транзитным пунктом между Европой и Дальним Востоком, Юго-Восточной Азией и Ближним Востоком». Здание пассажирского терминала международного аэропорта Астаны состоит из подвального уровня, двух основных пассажирских и третьего уровня VIP. Пассажирский терминал оснащен телескопическими трапами. Пропускная способность аэровокзала — до 1 тыс. пассажиров в час пик. Двухэтажное здание грузового терминала имеет емкость склада 600 т., суточный оборот 300 т. Аэропорт Астаны единственный в Казахстане и второй в СНГ (после Домодедово) получил сертификацию соответствия международным стандартам ИСО 90001. KZ-today, 3.2.2005г.

— На границе Курганской обл. России и Казахстана открыт многосторонний автомобильный пункт пропуска (МАПП) «Петухово». Об этом сообщили в пресс-службе Уральского таможенного управления. Это второй в Уральском регионе многосторонний автопереход, построенный по современным технологиям и отвечающий всем требованиям к организации таможенного оформления и обеспечению таможенного контроля в приграничной зоне. Первый — МАПП «Бугристово» был сдан 22 нояб. этого года в Челябинской обл. По территории международного автоперехода в 6,5 га, расположенной между городом Петухово (Курганская обл.) и российско-казахстанской границей непосредственно проходит автомобильная дорога федерального значения Курган-Петропавловск. Автопереход оснащен самой современной аппаратурой, например, в здании автовокзала имеется современный рентгеновский аппарат для досмотра сумок и ручной клади, работающий на молекулярном уровне. РИА «Новости», 14.12.2004г.

— На пленарном заседании мажилиса депутаты одобрили ратификацию соглашения между правительствами Казахстана и Беларуси о международном автосообщении. Цель соглашения — создание правовой основы для дальнейшего развития сотрудничества в области международного автосообщения. Данным документом упрощается порядок осуществления автоперевозок между двумя государствами. Соглашение регулирует перевозки пассажиров и грузов в международном автосообщении между Казахстаном и Беларусью, транзит через территории этих государств, а также перевозки в третьи страны через территории Казахстана и Беларуси. Соглашение было совершено 19 янв. 2004г. в Астане. KZ-today, 6.10.2004г.

— Казахстан планирует в 2005г. начать расширение на 40 га своего морского торгового порта Актау на Каспии. Об этом сообщил вице-премьер правительства Казахстана Сауат Мынбаев. По его словам, расширение территории порта позволит в будущем обеспечить растущие потребности Казахстана в международных перевозках. В случае реализации плана перевалка нефти в порту увеличится на 10 млн.т. в год, контейнерная перевалка вырастет до 20 тыс. в год, а объемы генеральных грузов — до 1,5 млн.т. План по расширению морского порта Актау предусматривает к 2009г. создание новой гавани с комплексом гидросооружений, куда будут входить четыре нефтеналивных причала, два контейнерных, два универсальных сухо-

грузных причала. Ориентировочная стоимость проекта расширения морпорта Актау составит порядка 157 млн.долл., из них 57,5 млн.долл. — средства РГП «Актауский международный морской торговый порт» с привлечением займа, 2 млн.долл. — средства республиканского бюджета, остальная часть финансирования будет обеспечена за счет прямых инвестиций. С начала 2004г. через Актауский морской торговый порт перевалено 2 млн. 12 тыс. 573 т. грузов, в 2003г. — 1,6 млн.т. РИА «Новости», 15.4.2004г.

## Киргизия

— Российские пассажирские поезда начнут курсировать с 3 июня по маршруту Москва-Бишкек, сообщает ИА «24.kg» со ссылкой на справочную службу железнодорожного вокзала станции «Бишкек-II». Как информируют в службе, поезда Кыргызской железной дороги теперь будут отправляться из Бишкека в Первопрестольную только по понедельникам, в 8 часов 57 минут по московскому времени. Российские составы станут ходить по средам и субботам. Время их отправки из столицы Кыргызстана в 11 часов 03 минуты (московское). Продажа билетов на российские поезда начнется с 25 мая. По предварительным данным, их стоимость на места в плацкартных вагонах составит 4 тыс. сомов (98,16 долл.), в купейных — 6 500 сомов (159,51 долл.). Стоимость проезда в вагоне «люкс» обойдется в 12 тыс. сомов (303 долл.). Нынешние (до 1 июня) цены на билеты маршрута Бишкек-Москва в поездах Кыргызской железной дороги составляют: плацкарт — 3 810 сомов (93,50 долл.), купе — 5 980 сомов (146,75 долл.). Вагоны «люкс» в кыргызских железнодорожных составах отсутствуют. ИА Regnum, 2.7.2006г.

— На юге Киргизии сель частично перекрыл автодорогу Ош-СарыТаш-Иркештам, которая связывает юг республики с Китаем и является важной торговой магистралью, сообщили в пресс-службе МЧС Киргизии. Сель общим объемом до 1,5 тыс.куб.м. грунта сошел на трех участках автодороги Ош-СарыТаш-Иркештам.

Причиной схода селевых масс стали обильные осадки, прошедшие за минувшие двое суток.

Движение автотранспорта по дороге частично открыто, специалисты МЧС ведут расчистку трассы, добавили в пресс-службе. Из-за обильных осадков и начавшегося таяния снега в горах на всех реках юга Киргизии наблюдается подъем уровня грунтовых вод. Чтобы не допустить возникновения чрезвычайных ситуаций на реках ведутся берегоукрепительные работы, осуществляется круглосуточный мониторинг. Интерфакс, 3.5.2006г.

— Премьер-министр Киргизии Феликс Кулов 30 нояб. ознакомился с проблемами реализации проекта строительства трансконтинентальной магистрали — Китайско-Киргизско-Узбекской железнодорожной линии. Предполагается, что на возведении и обслуживании стройки будут задействованы 150 тыс.чел. Власти Киргизии видят необходимость строительства железной дороги с целью выхода из транспортного тупика и получения возможности зарабатывать на прохождении через свою территорию транзитных грузов. В соответствии с межправительственным меморандумом о совместном проведении исследований и предпроектных работ по строительству железнодорожной

линии были созданы возглавляемая киргизской стороной совместная рабочая комиссия и трехсторонняя совместная экспертная группа, которая выполнила возложенные на нее задачи по выбору направления и исследованию осуществимости проекта новой железнодорожной линии.

Определена следующая программа по реализации проекта новой железнодорожной линии: изучение жизнеспособности и осуществимости новой железнодорожной линии; выбор направления железнодорожной линии; решение политического и юридического вопроса — подписание трехстороннего соглашения о проекте Китайско-Киргизско-Узбекской железнодорожной линии; разработка полного технико-экономического обоснования; строительство железнодорожной линии и ввод в эксплуатацию. ИА Regnum, 30.11.2005г.

— И.о. министра транспорта и связи Киргизии Ишенбай Кадырбеков сообщил, что проблема заправки самолетов может быть решена в ближайшее время, и регулярные авиарейсы будут выполняться в бесперебойном режиме. В Киргизии были арестованы счета двух топливозаправочных компаний, являющихся монополистами на рынке страны. Как отметил и. о. министра, «арестованная счета компаний генеральная прокуратура по закону может назначить на оперативное управления ими своих представителей». «Деятельность компаний будет осуществляться в нормальном режиме, а представители генпрокуратуры будут осуществлять контроль над движением средств на счетах этих компаний», — сказал И.Кадырбеков.

Счета топливозаправочных компаний «Аалам-Сервис» и «Манас интернешнл сервис» были арестованы по указу и.о. президента Киргизии Курманбека Бакиева от 18 апр. «О вопросах, связанных с имуществом, принадлежащим экс-президенту Аскар Акаеву, членам его семьи, родственникам и ближайшему окружению». «Эти две компании создали монополию на данном рынке, отпуская авиатопливо по завышенным ценам», — сказал и.о. министра. «Я не считаю, что из-за проверок «Аалам-Сервис» и «Манас интернешнл сервис» в Киргизии возникнет неразрешимая проблема, связанная с отсутствием авиатоплива», — полагает И.Кадырбеков. По его словам, «есть возможность осуществлять в бишкекский международный аэропорт «Манас» доставку и заправку авиатоплива альтернативным путем». Однако и.о. министра не пояснил, кто будет поставлять топливо и заправлять самолеты.

В Киргизии действует три авиакомпании — национальный авиаперевозчик «Кыргызстан аба жолдору», «Алтын Эйр» и «Итэк Эйр». Полеты в Киргизию осуществляют авиакомпании British Airways, Turkish Airlines, «Узбекистон хаво йуллари» и АО «Аэрофлот — российские авиалинии». Киргизская сторона обеспечивает авиатопливом военную авиацию авиабазы антитеррористической коалиции, расположенную в бишкекском аэропорту. Интерфакс, 29.4.2005г.

— Новые власти Киргизии намерены проверить деятельность АО «Национальный авиаперевозчик «Кыргызстан Аба Жолдору» и АО «Международный аэропорт «Манас». Соответствующий приказ подписал исполняющий обязанности первого вице-преьера, министр транспорта и коммуникаций Ишенбай Кадырбеков. Согласно документу «в целях повышения эффективности функциони-

рования отрасли гражданской авиации в республике, а также для выявления имеющихся проблем в дальнейшем развитии и регулированию производственно-хозяйственной деятельности АО «Международный аэропорт» Манас» и АО «Национальный авиаперевозчик «Кыргызстан Аба Жолдору» решено создать независимую экспертную комиссию по изучению производственно-хозяйственной деятельности вышеуказанных акционерных обществ и выработке предложений и рекомендаций по дальнейшему развитию гражданской авиации».

Как заявил президент «Кыргызстан Аба Жолдору» Акыл Жумабаев, он не согласен с действиями нового главы минтранса. По его словам, создание комиссии для изучения производственно-хозяйственной деятельности компании отрицательно скажется на ее инвестиционных проектах. «У нас был подписан контракт на поставку самолета «Боинг 757», поставка которого была запланирована на 28 марта. В связи с произошедшими в стране событиями, было решено отложить ее на 10 дней», — сказал он. По мнению А.Жумабаева, реализация этого проекта может оказаться под угрозой в связи с предпринимаемыми со стороны госорганов попытками вмешаться в деятельность авиакомпании. Он отметил, что финансирование в 25 млн.долл. для приобретения этого самолета на условиях лизинга авиакомпании предоставил частный инвестор — иностранная компания, название которой А.Жумабаев не уточнил. По его словам, включение в состав комиссии представителей компании «Алтын Эйр», являющегося конкурентом на рынке, противоречит существующему законодательству. «Худшие ожидания бизнеса в Киргизии начинают сбываться», — сказал он, комментируя планируемые проверки.

А.Жумабаев заявил, что намерен направить исполняющему обязанности президента, премьер-министру Курманбеку Бакиеву заявление об освобождении его с занимаемой должности в связи с невозможностью осуществления своих полномочий при таких обстоятельствах. Как заявил юрист АО «Кыргызстан Аба Жолдору» Шамарал Майчиев, министерство транспорта, прежде чем поднимать данный вопрос, должно изучить состояние отрасли в целом, потом определить всех субъектов, которые имеют к ней отношение, и только потом в установленном законодательством республики порядке строить взаимоотношения с авиакомпанией. По данным А.Жумабаева, 90% акций АО «Кыргызстан Аба Жолдору» принадлежат государству, 10% — частным акционерам. Парк воздушных судов авиакомпании составляет 79 ед., численность работающих — 785 чел. В 2004г. авиакомпания перевезла 116,7 тыс. пассажиров, в бюджет республики в виде обязательных платежей и налогов было перечислено 35 млн. сомов. 80% акций АО «Международный аэропорт «Манас» находится в собственности государства. Официальный курс на 6 апр. — 41,2943 сома/1 долл. Интерфакс, 6.4.2005г.

— Строительство совместно с Китаем и Узбекистаном железной дороги, соединяющей КНР, Киргизию и Узбекистан, является одной из главных задач Киргизии в 2005г., заявил президент Киргизии Аскар Акаев. Выступая в субботу вечером в эфире первого национального телеканала, он сообщил, что в следующем году Киргизия, Ки-

тай и Узбекистан намерены подписать 3-стороннее соглашение о строительстве железной дороги от Кашгара до Андижана протяженностью 600 км., 300 из которых пройдут по территории Киргизии. Интерфакс, 27.12.2004г.

— Законодательное собрание киргизского парламента в первом чтении одобрило проект Закона «О платных автодорогах». Как прокомментировали в пресс-службе киргизского парламента, законопроект, разработанный министерством транспорта и коммуникаций, «должен способствовать привлечению частного капитала в процесс строительства и содержания автодорог республики с последующей передачей их государству для дальнейшей эксплуатации». РИА «Новости», 23.6.2004г.

— Сегодня, 13 мая на пленарном заседании сената депутаты ратифицировали соглашение между правительствами Казахстана и Кыргызстана о международном автосообщении. Данное соглашение было подписано 25 дек. 2003г. в Астане.

Целью данного соглашения является создание правовой основы для дальнейшего развития сотрудничества в области международного автосообщения и упрощения автоперевозок между РК и КР. Соглашение регулирует перевозку пассажиров и грузов в международном автосообщении между Казахстаном и Кыргызстаном, транзит через их территории, а также перевозки в третьи страны перевозчиками и транспортными средствами, зарегистрированными на территории двух государств.

Положение настоящего соглашения предусматривает введение безразрешительной системы на международные автоперевозки грузов в двустороннем сообщении и на транзитный проезд по территориям государств-сторон, а также перевозки грузов в третьи страны, которые в настоящее время выполняются преимущественно казахстанской стороной. Закон направлен на подпись главе государства. KZ-today, 13.5.2004г.

— Главы правительств-стран Содружества сегодня, 16 апр., на заседании глав правительств СНГ, проходящем в Чолпон-Ате (Кыргызстан), подписали соглашение о введении международного сертификата взвешивания грузовых транспортных средств на территории государств СНГ. Данное соглашение было внесено Межправительственным советом дорожников и Координационным транспортным совещанием государств участников СНГ. Документ был одобрен Экономическим советом СНГ 5 сент. 2003г. Соглашение регулирует порядок применения международного сертификата взвешивания транспортных средств, который выдается в целях упрощения процедуры пересечения границ. Практическое применение документа по мнению его разработчиков значительно ускорит пересечение границ и будет способствовать ускорению доставки грузов при международных автомобильных перевозках. KZ-today, 16.4.2004г.

## Китай

— Как сообщили в министерстве железных дорог КНР, в янв.-июне этого года в отрасли строительства железных дорог было освоено 62,19 млрд. юаней (1 долл США=8 юаней) инвестиций, что в 2,9 раза больше по сравнению с аналогичным периодом пред.г. Заметными успехами железнодорожного строительства стали ввод в эксплуата-

цию железнодорожной магистрали Цинхай-Тибет и завершение электрификации железной дороги Пекин-Шанхай.

Согласно опубликованному в начале года Министерством железных дорог годовому плану, в 2006г. планируется вложить 160 млрд. юаней в прокладку рельсов протяженностью 1400 км., электрифицировать 3860 км. железных дорог, сдать в эксплуатацию новые линии протяженностью 1436 км. В 2006-10гг. железнодорожные ведомства намерены реализовать более 200 проектов, в т.ч. 28 специальных линий пассажирских перевозок, общий объем инвестиций в строительство которых достигнет 1,25 трлн юаней. Агентство Синьхуа, 12.7.2006г.

— В начале июля на 5 месяцев раньше намеченного срока завершена укладка дорожного полотна второй автотрассы через пустыню Такла-Макан в Синьцзян-Уйгурском автономном районе (СУАР).

С начала июня пред.г. реализации этого проекта, общая сумма инвестиций в сооружение этой автотрассы составила 436 млн. юаней (1 долл. = 7,99 юаня), в частности в первой половине этого года объем инвестиций составил 220 млн. юаней. Общий объем инвестиций в строительство этой автотрассы протяженностью в 423,5 км. оценивается в 1,05 млрд. юаней. Ожидается, что автотрасса будет сдана в эксплуатацию в сент. 2007г. Агентство Синьхуа, 6.7.2006г.

— Замсекретаря комитета КПК Тибетского автономного района Тубтань Цэван 5 июля во второй половине дня в Лхасе дал интервью. Он заявил, что центральное правительство разработало правильную стратегию управления Тибетом, обеспечивающую стабильность в Тибете и стимулирующую быстрое социально-экономическое развитие в этом районе. В течение последних 10 с лишним лет ежегодный рост ВВП Тибета составлял более 10%, особенно в последние 5 лет достиг 12%. Тибет переживает наилучший в истории период стабильного развития, характеризующийся социальной стабильностью, экономическим развитием, спокойной жизнью и мирным трудом народа.

Касаясь открытия движения по Цинхай-Тибетской железной дороге, Тубтань Цэван сказал, что в прошлом даже не смели мечтать о том, что можно ли и когда построить железную дорогу на Цинхай-Тибетском нагорье, расположенном на высоте 4000 м. над уровнем моря, а сегодня мечта уже превратилась в действительность. Нынче хотя по степени развития транспорта Тибет еще отстает от внутренних районов страны, но уже имеются автомобильные, железнодорожные и авиационные транспортные пути и объекты.

Развитие транспортной системы несомненно приносит этому району необыкновенно редкие исторические шансы социального и экономического развития, сейчас мы должны подумать, как хорошо использовать эту железнодорожную линию — «линию счастья» для жителей Тибета, как следует управлять ей и выявлять ее роль.

Тубтань Цэван отметил, что Цинхай-Тибетская железная дорога позволяет сблизить соотечественников Тибета и народы всей страны. Она будет играть весьма важную роль для развития тибетской экономики, содействовать росту сельского хозяйства и животноводства в районах вдоль этой магистрали, повышению качества и эффективности отрасли туризма Тибета. «Женьминь Жибао», 6.7.2006г.

— За первые 6 месяцев этого года в порту китайского мегаполиса Шанхай было обработано всего 10,08 млн. стандартных контейнеров, что на 17,8% больше по сравнению с аналогичным периодом пред.г. В нынешнем году этот показатель, установив новый рекорд, превысит 20 млн. контейнеров.

В I пол. этого года грузооборот шанхайского порта достиг 143 млн.т. (рост на 7,5%) Через этот порт было перевезено 89,45 млн.т. импортных и экспортных грузов. В данный момент по объему контейнерных грузоперевозок порт Шанхай занимает 3 место в мире, уступая портам Сянган и Сингапура. В 2005г. в первых 2 крупнейших в мире портах было обработано 23,2 и 22,4 млн. контейнеров, соответственно. Агентство Синьхуа, 5.7.2006г.

— По мере открытия движения по Цинхай-Тибетской железной дороге (ЦТЖД) многие выражают озабоченность по поводу соблюдения норм охраны природы в районе железной дороги. В связи с этим управление охраны природы Тибетского автономного района, Туристическое управление ТАР и правление ЦТЖД отметили, что предприняты все меры по превращению поездки в Тибет в «экологическую поездку». Первого июля состоялась пробная обкатка полного маршрута ЦТЖД. Как прогнозирует Туруправление ТАР, с введением ЦТЖД в эксплуатацию количество туристов в Тибете увеличится на 3-4 тыс. чел. в день.

Замначальника ЦТЖД Ма Баочэн рассказал о мерах, предпринимаемых железной дорогой в целях охраны окружающей среды. По его словам, все основные станции ЦТЖД будут оснащены пунктами по очищению сточных вод и пунктами сбора мусора. Весь мусор и сточные воды будут вывозиться в течении недели в Голмуд и Лхасу на утилизацию. По ходу следования поезда мусор будет прессоваться в специальных устройствах, которыми будут оснащены все вагоны.

В преддверии открытия движения по ЦТЖД экологические и санитарные ведомства ТАР активизируют работу по подготовке к наплыву туристов. Одновременно в ускоренном темпе совершенствуется городская инфраструктура санитарии. Начальник канцелярии санитарной работы управления градостроительства Лхасы Чжан Сюаньхун сказал, что с пред.г. центральное правительство и городское правительство Лхасы вложили 10 млн. юаней в строительство инфраструктуры санитарии. Лишь за прошедший год были построены 79 общественных туалетов. По неполной статистике в Лхасе насчитывается 200 общественных туалетов, которые расположены почти во всех посещаемых туристами районах, а также в старой части города, в т.ч. по улице Бакоцзэ. На недавно реконструированной площади дворца Потала были установлены три передвижных публичных экологических туалета.

По словам Начальника канцелярии Управления по охране окружающей среды Тибетского автономного района Ляо Лишэна все туравтобусы будут оснащены мусорными пакетами, мусорными ящиками и соответствующими установками. Гидам, сопровождающим туристов, вменен в обязанность контроль «экологического поведения» туристов. По завершении туристических поездок гиды должны сдать мусор в пункт хранения, после чего мусор будет отправлен на переработку.

«Открытие железнодорожного движения по ЦТЖД, с одной стороны, является прекрасной возможностью для туристической индустрии Лхасы, а с другой стороны — это вызов. Мы усиливаем работу по подготовке экскурсоводов и работников, разъясняем концепцию охраны природы, требуем многократно напоминать туристам о важности защиты природы Тибета. Если какая-либо тургруппа нанесет ущерб окружающей среде Тибета, экскурсоводы будут серьезно наказаны», сказал начальник Управления туризма Лхасы Гого.

С самого начала работ по проектированию ЦТЖД специалисты старались обойти охраняемые природные зоны, такие, как Кукушили, Цянтан и др. Главный конструктор Цинхай-Тибетской железной дороги Ли Цзиньчэн отметил, что на протяжении магистрали построены 25 проходов (коридоров) на участке «Танбэй» и 8 проходов на участке «Таннань» для миграции антилоп и других диких животных. Были построены проходы над тоннелями для горных животных и проходы под мостами или через дорожную насыпь для животных, обитающих в нагорных степях. Строительство проходов для диких животных является беспрецедентной мерой в истории железнодорожного строительства.

По данным экологического мониторинга, стада редкого тибетского эндемического млекопитающего — тибетской сайги — уже привыкли к миграции через построенные железнодорожниками пррходы и осуществляют годичную миграцию с использованием этих проходов (коридоров). Китайский информационный интернет-центр, 4.7.2006г.

— В 22 часа 20 минут 3 июля к перрону Лхасского вокзала плавно подошел экспресс К-917, отправившийся два дня назад из Ланьчжоу. В этот день в Лхасу один за другим прибыли три пассажирских поезда дальнего следования, которые открыли движение 1 июля по железной дороге Цинхай-Тибет. Помимо экспресса К-917, 3 июля в 20:55 и 18:28 в Лхасу прибыли первые поезда Т-27 и Т-222, отправившиеся, соответственно, из Пекина и Чэнду. На этих поездах в Лхасу доставлены всего 2569 пассажиров. «Поезда привезли к нам гостей, привезут нам и зажиточность», — сказал местный житель Лхасы.

С открытием движения по железной дороге Цинхай-Тибет в Лхасу каждый день будут прибывать тысячи гостей. В Лхасе и во всем Тибете все больше крестьян и скотоводов получают пользу от «туризмапо железной дороге». Агентство Синьхуа, 4.7.2006г.

— Возможное потепление климата на земном шаре в ближайшие 50 лет окажет влияние и на зону вечной мерзлоты на Цинхай-Тибетском нагорье, и потому при проектировании и прокладке железнодорожной магистрали Цинхай-Тибет учитывался данный фактор. Об этом сообщил Чжу Чжэньшэн, представитель Канцелярии руководящей группы по строительству железной дороги Цинхай-Тибет при Министерстве железных дорог КНР. По его словам, при укладке железнодорожного полотна и возведении мостов в зоне мерзлоты применялись особые материалы и технологии, которые позволят адаптироваться в условиях изменений, вызванных возможным глобальным потеплением климата.

Магистраль Цинхай-Тибет пролегает через зону мерзлоты на протяжении 550 км. Качество строи-



тельных работ находится под контролем и соответствует установленным стандартам. Поезда будут проходить через зону вечной мерзлоты со скоростью 100 км/ч. Агентство Синьхуа, 30.6.2006г.

— 28 июня в г. Ханчжоу, административном центре провинции Чжэцзян (Восточный Китай) началось строительство первого тоннеля через р.Цяньтан. Запланировано проложить автодорожный тоннель длиной 5352 м. на 4 полосы движения в каждом направлении. Проектная скорость движения достигнет 60 км/ч. Общая стоимость проекта оценивается в 1,95 млрд. юаней (1 долл. = 8,0001 юаня). Строительство тоннеля будет завершено к 2010г.

Новый тоннель свяжет Цяньцзянсиньчэн — будущую центральную часть города Ханчжоу с Цяньцзяншицзичэн — оживленной частью в районе «Сяошань». После введения тоннеля в эксплуатацию время проезда через реку Цяньтан составит только около 5 минут. «Женьминь Жибао», 29.6.2006г.

— 1 июля будет официально открыто движение по железной дороге Цинхай-Тибет, по которой в Тибет будут ввозить больше грузов, чем вывозить из этого района. Об этом сообщил представитель Министерства железных дорог КНР Чжу Чжэньшэн на проходившем сегодня брифинге Пресс-канцелярии Госсовета КНР. Чжу Чжэньшэн далее сказал, что по этой железнодорожной магистрали ежедневно будет курсировать пара грузовых поездов. Список товаров, подлежащих вывозу из Тибета, включает главным образом сельскохозяйственную продукцию и изделия художественных промыслов, а ввозимые товары будут представлены зерном, строительными материалами, предметами широкого потребления и др.

Остановившись на возможности пассажирских перевозок по этой новой железной дороге, Чжу Чжэньшэн отметил, что ежедневно по ней будут курсировать три пары пассажирских составов, перевозя по 900 чел. (туда-обратно). Агентство Синьхуа, 29.6.2006г.

— Как проинформировали на днях официальные лица Тибетского автономного района, после завершения строительства Цинхай-Тибетской железной дороги будут выделены десятки млрд. юаней на прокладку еще трех железнодорожных веток, соединяющихся с вокзалом Лхасы.

Эти три железные дороги: Лхаса-Линьджи, Лхаса-Шигацзе и Шигацзе-Ядун будут построены и сданы в эксплуатацию в течение будущих 10 лет, тогда Цинхай-Тибетская железная дорога образует с этими тремя ветками развилку в форме буквы «Y», общая протяженность которой превысит 2000 км. В тибетском уезде Ядун будет создана крупнейшая зона свободной торговли на юго-западной окраине, граничащей с южно-азиатским субконтинентом. Кроме того, на повестку дня поставлен проект стыковки железных дорог Люгоу-Дуньхуан и Цинхай-Тибет. Строительство 165-километровой железной дороги Люгоу-Дуньхуан началось в марте 2005г. «Женьминь Жибао», 28.6.2006г.

— Как сообщил официальный представитель министерства железных дорог КНР Ван Юнпин, первый пассажирский поезд Пекин-Лхаса отправится 1 июля — в этот день произойдет официальное открытие железной дороги Цинхай-Тибет. По расписанию поезд отправится с Западного вокзала столицы в 21:30 и 3 июля в 20:58 прибудет в Лхасу — административный центр Тибетского автономного района. Время в пути — 47 часов 28 минут.

Стоимость билетов — от 389 до 1262 юаней в зависимости от класса вагона.

Чтобы преодолеть 4064-километровое расстояние, поезд будет двигаться сначала по дорогам Пекин-Гуанчжоу, Ляньюньган-Урумчи и Ланьчжоу-Синин, а затем выйдет на магистраль Цинхай-Тибет. Главные остановки — станции Шицзячжуан, Сиань, Ланьчжоу, Синин, Голмуд и Нагчу.

1 июля в Лхасу отправится первый пассажирский поезд из Чэнду — административного центра провинции Сычуань. Время отправления — 18:18, прибытие в Лхасу 3 июля в 18:28. Агентство Синьхуа, 27.6.2006г.

— Эксплуатация железной дороги Цинхай-Тибет начнется 1 июля — на год раньше запланированной даты. Досрочное завершение проекта, по мнению экспертов, является свидетельством дальнейшего укрепления комплексной мощи государства.

Идея прокладки железной дороги на Цинхай-Тибетском нагорье родилась полвека назад. Однако из-за ограниченных экономических возможностей страны и технических сложностей проект приходилось дважды снимать с повестки дня. Окончательное решение о реализации этого дорогостоящего проекта, стоимость которого составляет 33 млрд. юаней (1 ам. долл. — 8,1 юаня), правительство приняло только в нояб. 2000г. Даже тогда существовало множество проблем — от экономических до экологических.

Еще 5-6 лет назад железная дорога Цинхай-Тибет могла показаться чересчур дорогой, говорит руководитель исследовательского центра при Комитете КПК Тибетского автономного района Сунь Юн. Однако, когда один за другим строились участки дороги, с превышением графика шло или завершилось строительство серии грандиозных объектов: гидроузла «Сянься» («Три ущелья»), канала для переброски вод «Юг-Север», газопровода «Запад-Восток».

Как и в случае с железной дорогой Цинхай-Тибет, строительство газопровода «Запад-Восток» стоимостью 140 млрд. юаней завершилось на год раньше запланированного срока. Успешно идет строительство и гидроузла «Санься» стоимостью 180 млрд. юаней.

Эксперты не ставят под сомнение тот факт, что открытие железной дороги Цинхай-Тибет будет способствовать формированию новой точки экономического роста в Западном Китае. В рамках масштабного освоения этого региона страны за прошедшие 5 лет был дан старт реализации 60 проектов общей стоимостью 850 млрд. юаней. Только на прокладку железных дорог в нынешнем году планируется затратить 160 млрд. юаней.

Укреплению государственной мощи способствует, в первую очередь, быстрое развитие национальной экономики. В 2005г. ВВП Китая достиг 18,23 трлн юаней или более 10000 юаней в пересчете на душу населения. В рейтинге держав по показателю комплексной государственной мощи, обнародованном Академией общественных наук КНР, Китай занял 6 место, впервые опередив Японию.

Помимо финансового обеспечения, не менее серьезная проблема при строительстве железной дороги Цинхай-Тибет была связана с зоной вечной мерзлоты. Однако не правы оказались западные СМИ, предсказавшие крах этого проекта из-

за невозможности пробить туннель в районе ледяной горы, где толщина льда превышает 150 м. К сведению, средняя скорость движения по магистрали будет достигать 120 км. (аналогичный показатель составляет 40-60 км. в России и других странах.)

Во время строительства магистрали 1,54 млрд. юаней было выделено на цели охраны окружающей среды. Об эффективности принятых мер свидетельствует современное удовлетворительное состояние нагорья.

Преодоление финансовых, технических и экологических трудностей стало действенной гарантией того, что железная дорога будет введена в эксплуатацию на год раньше запланированного срока, убеждены эксперты. Агентство Синьхуа, 27.6.2006г.

— Большая часть района вдоль железной дороги Цинхай-Тибет — самой высокогорной в мире железнодорожной магистрали — будет охвачена сетью мобильной телефонной связи. Как сообщил начальник Управления связи провинции Цинхай Юань Жуйцин, участок железной дороги Голмудгоры Тангла обеспечен услугами телекоммуникационной сети. Тибетский филиал Китайской компании мобильной связи вложил 50 млн. юаней (6,25 млн. долл.) в совершенствование сети, чтобы 85% тибетского участка магистрали было охвачено телефонной сетью GSM. Данный проект будет завершен 25 июня этого года.

По словам представителя Управления связи Тибетского автономного района, создание сети мобильной телефонной связи вдоль железной дороги не только создаст удобства местным жителям и пассажирам, но и сыграет важную роль в случае возможных чрезвычайных ситуаций. Агентство Синьхуа, 26.6.2006г.

— В последние годы Китай и Россия достигли больших успехов в сотрудничестве в сфере судоходства на пограничных реках. В 2005г. объем грузоперевозок по ним составил 1,15 млн.т., пассажирских перевозок — 635,5 тыс.чел., что соответственно на 15,2 и 22,8% больше по сравнению с показателями 2004г.

Для расширения двустороннего сотрудничества в этой сфере Китай и Россия должны разработать долгосрочную программу, объединить ресурсы водного транспорта и разработать принцип взаимовыгодного сотрудничества в интересах содействия развитию туризма на приграничных реках, отметил представитель Министерства путей сообщения КНР Сяо Дасюань. Агентство Синьхуа, 26.6.2006г.

— 24 июня из порта Тяньцзинь (Северный Китай) отправился в первое плавание крупнейший в мире контейнеровоз с объемом вместимости в 9600 стандартных контейнеров. Длина контейнеровоза «Новый Лос-Анжелес» — 336,67 м., ширина — 45,6 м., площадь палубы больше суммарной площади двух стандартных футбольных полей. Контейнеровоз транзитом через порт Далянь (Северо-Восточный Китай) дойдет до европейского порта.

Новый контейнеровоз принадлежит Китайской акционерной компании морских контейнерных перевозок, которая ныне располагает 148 судами, рассчитанными на перевозку в общей сложности 373 тыс. стандартных контейнеров, что по этому показателю обеспечивает компании первое место в стране и 6 среди ведущих компаний в мире.

Порт Тяньцзинь поддерживает торговые связи более чем с 400 портами 180 стран и регионов мира, ежемесячное количество рейсов контейнерных перевозок превышает 400. В 2005г. грузооборот порта Тяньцзинь достиг 240 млн.т., объем контейнерных перевозок — 4,8 млн. стандартных контейнеров. Согласно плану, к 2020г. оба показателя достигнут 400 млн.т. и 20 млн. стандартных контейнеров. Агентство Синьхуа, 26.6.2006г.

— По мере приближения даты открытия движения по Цинхай-Тибетской железнодорожной магистрали (ЦТМ) слова «железнодорожник» и «проводник» стали входить в тибетский язык. Благодаря железной дороге здесь будут созданы новые рабочие места. 21 июня открылись 10-дневные курсы, на которых 61 тибетец получит новую в этих местах профессию — «обслуживающий железнодорожный персонал», с 1 июля они начнут работать на трассе этой самой высокогорной в мире железной дороги.

Согласно данным Управления по вопросам занятости Тибетского автономного района, в ходе строительства ЦТМ было создано несколько тыс. новых рабочих мест, а доходы тибетских крестьян и скотоводов в целом увеличились приблизительно на 100 млн. юаней.

После завершения строительства и открытия движения по железной дороге жители Тибета получают более стабильные рабочие места. В 2006г. из средств местного бюджета будет выделено 40 млн. юаней на профессиональную подготовку 80 тыс. местных крестьян и скотоводов. Агентство Синьхуа, 22.6.2006г.

— 20 июня официально завершено строительство вокзала в Лхасе — конечной станции назначения на железной дороге Цинхай-Тибет. Лхасский вокзал — самый крупный на железной дороге и является одним из ее символов, он построен в месте, высота которого над уровнем моря превышает 3600 м., на территории волости Люу уезда Тодлун-Дечен города Лхасы. Отсюда можно издали увидеть дворец Потала. В архитектурном облике здания нашли отражение элементы традиционного тибетского и современного зодчества, отметил представитель штаба строительства Цинхай-Тибетской магистрали Чжан Чжаньчэн.

В целях охраны окружающей среды отопление здания вокзала будет осуществляться с максимальным использованием солнечной энергии. Агентство Синьхуа, 21.6.2006г.

— Город Кашгар СУАР, который был связующим узлом центрального и южного участка Шелкового пути в древности, уже стал «форпостом» Китая в сфере расширения и развития внешней торговли с Евразийскими странами и регионами. На днях таможенные органы в четырех пограничных пунктах южной части СУАР совместно объявили, что они готовы оптимизировать таможенные операции в г.Кашгар для обеспечения удобства и упрощения внешней торговли с соседними странами в районах Центральной и Южной Азии с центром в г.Кашгар.

Начальник таможенного управления г.Кашгар Мэй Вэйпин отметил: «Главные таможенные операции трех пограничных пунктов в южной части СУАР: Тургат, Хунджераб и Иркештан, будут сосредоточены на таможне Кашгар. Это обеспечит повышенную пропускную эффективность таможни и стимулирует развитие экономических и торговых связей южной части СУАР с внешним миром».

Кашгар граничит с Пакистаном, Афганистаном, Кыргызстаном и другими странами. Географическое преимущество города заключается в том, что он обладает пятью пограничными пунктами, а также соседствует с восемью странами. Поэтому Кашгар рассматривается окном Китая на Запад и опорным пунктом усиления сотрудничества с Центральной и Южной Азией.

В целях восстановления современного «Шелкового пути» с центром в г. Кашгар, в 2005г. город реализовал 258 проектов по привлечению иностранных инвестиций. Общий объем товарооборота города вырос на 36% по сравнению с уровнем пред.г. Зампредседателя райкома Кашгар Дин Сибинь отметил, что строящиеся четыре промышленных парка уже привлекают крупные отечественные и зарубежные предприятия, ожидается поставка большого числа различных товаров на рынок Центральной и Южной Азии.

Удобные пути и сообщения тоже являются необходимыми условиями для освоения нового «шелкового пути». Ныне проекты по строительству железнодорожных магистралей Китай-Пакистан и Китай-Кыргызстан-Узбекистан, которые берут начало в Кашгар, уже включены в план развития государства. Кашгар активно стремится к открытию железнодорожных линий для грузо- и пассажирских перевозок, непосредственно ведущих в Чжэнчжоу, Чэнду, Шанхай и Пекин. Кроме того, на базе действующей авиалинии Кашгар-Карачи (Пакистан) ожидается открытие прямых авиарейсов из Кашгар в Нью-Дели, Душанбе и Ташкент, и другие города соседних стран.

«Вслед за открытием двух линий морских грузоперевозок из Кашгар в два морских порта Пакистана, Китай готов открыть две линии пассажирских перевозок из Кашгар в Пакистан. Общее количество международных грузовых транспортных линий в СУАР увеличено до 79», — отметил зам. заведующего отдела по внешним перевозкам Управления по автодорожным магистралям СУАР.

В истории шелковый путь проходил по двум маршрутам — южному и северному. Первый вел из южной части СУАР по южному направлению на Индийское море через территорию Индии и Пакистана, другой маршрут проходил по северному направлению через территорию Казахстана и других стран Центральной Азии в Европу. Китай посредством СУАР открыл окно во внешний мир и соединил внутренние районы Китая с Индией, странами Центральной Азии и Европы.

Общая обстановка внешней открытости Китая перестанет ограничиваться лишь восточными воротами страны, но протянется от восточных до западных форпостов Китая. Кашгар и пять соседних стран, Таджикистан, Пакистан, Индия и др., находятся в одной экономической зоне, обладающей огромным потребительским рынком в 1 млрд. чел., и пятью пограничными пунктами. В 2005г. общий размер товарооборота СУАР достиг 7,94 млрд.долл. Ныне Китай подписал двусторонние правительственные соглашения о торгово-экономическом сотрудничестве и защите инвестиций с Казахстаном, Кыргызстаном, Узбекистаном, Таджикистаном и Туркменистаном, постепенно совершенствуются законодательные рамки в торговой и экономической сферах.

Кашгар является окном открытости Китая на запад и международным коридором в Централь-

ную, Южную и Западную Азию, в Европу. Он славится тем, что по нему проходил некогда древний торговый коридор — «Шелковый путь». До открытия мореплавания в 15 веке г. Кашгар функционировал как важный международный торговый центр на Западе Китая. Известный итальянский путешественник Марко Поло в своих записках так описывал процветающий Кашгар: «Здесь сконцентрировано большое количество людей и товаров», — поэтому он называл город «Восточным Каиром». Китайский информационный интернет-центр, 20.6.2006г.

— Самая высокогорная в мире Цинхай-Тибетская железная дорога вступит в эксплуатацию в опытный порядок 1 июля с.г. Проводятся последние приготовления. На участке этой новой железнодорожной магистрали от Голмуда провинции Цинхай до Лхасы — административного центра Тибетского автономного района, который протянулся на 1142 км., построены 45 станций, названия и вокзальные комплексы которых, обладают ярко выраженным национальным колоритом. Особенностью архитектуры вокзальных строений является органичный сплав национальных традиций и современных технологий. «Женьминь Жибао», 20.6.2006г.

— В Китае в основном сформирована сеть железнодорожных, автомобильных, водных и воздушных транспортных магистралей, связывающих провинцию Хэйлунцзян, Внутреннюю Монголию с российскими открытыми КПП. 18 июня в Харбине, административном центре провинции Хэйлунцзян, состоялось Китайско-российское совещание по вопросам сотрудничества в области транспорта в приграничных районах. Совещание, как важное мероприятие в рамках года России в Китае, привлекло 300 китайских и российских участников, включая 80 представителей России. Лейтмотив совещания — развитие сотрудничества в области транспорта, стимулирование торгово-экономического развития и персональных контактов.

Замминистра коммуникаций КНР Фэн Чжэнлинь в интервью СМИ сказал, что общая протяженность железных дорог, проходящих через территорию провинции Хэйлунцзян и связывающих Китай с Россией, составляет 4083 км, автомобильных магистралей — 6342 км.; водных путей — 2981 км., 2586 км. способно пропустить суда водоизмещением 1000 т. Действуют 6 аэропортов гражданской авиации и открыты 12 международных воздушных линий, соединяющих китайские города с Россией.

В китайско-российских приграничных районах проложены 4 главных автомобильных магистрали: Харбин-Цицикар-Манчжурия, Харбин-Сюйхуа-Хэйхэ, Харбин-Цзямусы-Тунцзян-Фуюань, Харбин-Муданьцзян-Сюйфэнхэ, которые не только обеспечивают торгово-экономическую связь между Китаем и Россией, но и являются важными проходами для международной торговли в районе Северо-Восточной Азии.

На восточном участке китайско-российской границе имеется 28 КПП первой государственной категории, в т.ч. 20 сухопутных и 8 воздушных. Согласно программе провинции Хэйлунцзян, автономного района внутренняя Монголия и Синьцзян-Уйгурского автономного района, в будущие 5-10 лет они будут интенсифицировать

строительство и реконструкцию приграничных автотрасс, соединяющих приграничные районы Китая и России, упорядочение водных путей, ускорять процесс исследования и аргументации для строительства моста через китайско-российскую пограничную реку.

До начала совещания состоялась церемония официального открытия пассажирского автомобильного сообщения по маршруту Харбин-Владивосток. Открытие данного маршрута является одним из важных результатов сотрудничества Китая и России в области автомобильного транспорта. «Женьминь Жибао», 19.6.2006г.

— Радостным результатом многолетних консультаций стало официальное открытие авторейсов по международному маршруту, соединяющему Харбин (административный центр пров. Хэйлунцзян, Северо-Восточный Китай) и Владивосток. Маршрут открыт на основе пассажирских и грузовых автоперевозок Муданьцзян-Уссурийск, которые начались с 1997г.

Как сообщил представитель министерства путей сообщения Китая, длина маршрута Харбин-Владивосток составляет 750 км., стоимость билета в один конец — 420 юаней (50 долл.), время в пути — 12 ч. Согласно двусторонней договоренности, первоначально между двумя городами будут курсировать 2 пары рейсов, которые отправляются утром. Одна пара проходит через погранпереход Суйфэньхэ, другая — через переход Дуннин, все въездные формальности для пассажиров двух стран оформляются в стартовом городе. Количество рейсов будет регулироваться с учетом реальных нужд.

В 1997г. Китай и Россия приступили к переговорам об открытии данного маршрута. До открытия маршрута от Харбина до Владивостока добирались, как минимум, два дня. По словам представителя МПС, следующим предметом обсуждения будет открытие по этому маршруту рейсов грузовых перевозок, которое позволит сократить путь до Японии и Республики Корея на 1000 км, а расходы на перевозки снизятся на 33%.

Замминистра путей сообщения КНР Фэн Чжэнлин проинформировал, что товарооборот между Китаем и Россией уже 7 лет подряд сохраняет 30% прирост. Китай стал 4 крупным торговым партнером России. Ныне между двумя государствами открыты 70 линий пассажирских и грузовых автоперевозок, что составляет треть от общего количества таких линий между Китаем и сопредельными странами. Агентство Синьхуа, 19.6.2006г.

— Древний «Шелковый путь» служил важным мостом, содействовавшим экономическим и культурным обменам между Западом и Востоком. Спустя 2000 лет новый «Шелковый путь», пересекающий территорию 40 стран и регионов Центральной Азии и Европы, становится «самым длинным в мире экономическим коридором, имеющим наибольший потенциал развития».

На территории стран-участниц ШОС — важной составной части этого «экономического коридора» — формируется новый «Шелковый путь», включающий протяженный нефтепровод, а также автодорожную и железнодорожную магистрали, соединяющие восточное побережье Китая с Центральной Азией, которые заменили древние караваны и стали мощным двигателем регионального экономического развития.

Сотрудничество в сфере транспорта — один из важных предметов обсуждения на предстоящем саммите ШОС. К настоящему времени введена в эксплуатацию государственная автотрасса Ляньюньган (пров.Цзянсу, Восточный Китай)-Хоргос (Синьцзян-Уйгурский автономный район)-китайский участок нового «Шелкового пути», сдана в эксплуатацию автомагистраль, соединяющая Китай и Таджикистан, началась прокладка автодороги Китай-Кыргызстан-Узбекистан, подписаны контракты о строительстве и реконструкции автострэд Таджикистан-Кыргызстан и Таджикистан-Узбекистан, обсуждается возможность прокладки железной дороги, пересекающей территорию Казахстана с востока на запад, и железнодорожной магистрали Китай-Кыргызстан-Узбекистан.

Новая Евразийская трансконтинентальная железнодорожная магистраль протяженностью 11 тыс.км., которая берет начало на восточном побережье Китая, проходит через Казахстан, Россию, Белоруссию, Польшу, Германию и кончается в нидерландском Роттердаме, является второй после Транссибирской железной дороги магистралью, связывающей Азию и Европу. Она позволяет на 50% сократить время и расстояние по сравнению с морским путем.

По мнению экономистов, открытие, ускоренное освоение и развитие новой Евразийской трансконтинентальной железнодорожной магистрали не только способствует освоению Западного Китая, но также экономическому сотрудничеству и торговым связям между странами, прилегающими к магистрали.

Недавно был сдан в эксплуатацию нефтепровод «Китай-Казахстан» длиной 962 км. Освоение и расширение экспорта нефтегазовых ресурсов Центральной Азии дали возможность углубить энергетическое сотрудничество Китая с центрально-азиатскими государствами. Одновременно активизируется сотрудничество Китая с Россией и другими странами-участницами ШОС в сфере нефтедобычи и электроэнергетики.

Региональное экономическое сотрудничество — еще одна важная сфера деятельности ШОС. По данным министерства коммерции КНР, в 2005г. внешний товарооборот Китая с государствами-членами ШОС достиг 40 млрд.долл., что в 3 раза больше по сравнению с 2001г., когда была создана ШОС. Китай вложил 8 млрд.долл. в экономику 5 стран.

В 2004г. на состоявшейся в Кыргызстане встрече глав правительств государств-членов ШОС был утвержден план реализации «Программы многостороннего торгово-экономического сотрудничества стран-членов ШОС», согласно которому транспорт, энергетика, электросвязь, сельское хозяйство, производство бытовой техники, легкая и текстильная промышленность рассматриваются как приоритетные направления сотрудничества. Постепенное достижение свободного передвижения товаров, капитала, услуг и технологий в пределах региона и создание зоны свободной торговли в рамках ШОС — конечная цель организации.

Сотрудник Центра проблем развития при госсовете КНР Чжао Цзиньпин сказал: экономическая интеграция в рамках ШОС подразумевает, что к 2020г. доля региона в мировом ВВП достигнет 30%. Агентство Синьхуа, 15.6.2006г.

– Представители Китая и Казахстана по итогам переговоров в г. Урумчи – административном центре Синьцзян-Уйгурского автономного района (Северо-Западный Китай) достигли соглашения об открытии 1 сент. 11 новых пассажирских и 11 грузовых автомобильных маршрутов между двумя странами. Число достигнет 64. По этому показателю Казахстан будет лидировать среди стран Центральной Азии, которые открыли международные аволинии, связывающие их с Китаем. Китай и Казахстан будут связывать 33 пассажирские и 31 грузовая линии. Агентство Синьхуа, 12.6.2006г.

– Восстановление Шелкового пути. Автор – координатор агентств ООН и постоянный представитель ПРООН в Китае Халид Малик. ПРООН претворяет в жизнь Программу развития региона Шелкового пути, которая имеет своей целью координацию усилий Китая и пяти стран Центральной Азии по восстановлению этого древнего маршрута. В течение весьма длительного времени постоянно укрепляется сотрудничество между Китаем и странами Центральной Азии в области нефти и энергетики. В окт. прошлого года Китай приобрел компанию «Петро Казахстан» и построили газопровод между двумя странами. Президент Туркменистана С. Ниязов недавно во время пребывания в Пекине предложил строительство газопровода в Китай, по которому Туркменистан будет поставлять природный газ из бассейна Амударьи в КНР через Синьцзян-Уйгурский автономный район.

Резкий рост спроса Китая на энергоресурсы и потребности стран Центральной Азии в развитии способствуют тому, что обе стороны получают выгоду из такого сотрудничества. В действительности страны Центральной Азии могут поставлять не только нефть и природный газ, они могут сотрудничать с Китаем в самых разнообразных сферах и во все большей степени в интересах развития и процветания. С 1991г., когда страны Центральной Азии провозгласили независимость, они неизменно прилагают усилия к развитию внешней торговли и инвестициям. Инвестиционный форум региона Шелкового пути, который открылся 7 июня с.г. в городе Сиань (административный центр провинции Шэньси), предоставит больше шансов для будущего сотрудничества.

Шелковый путь на протяжении нескольких столетий был единственным торговым коридором между Римской империей на западе и древним Китаем. По нему торговцы везли шелк, благородные металлы, изделия из нефрита и другие товары; художники и искусные мастера в процессе культурных обменов создали огромное количество замечательных произведений искусства; дипломаты искали возможности заключения политических союзов; благодаря Шелковому пути получили распространение различные религии. Именно на тот момент пришелся пик его расцвета. После достаточно продолжительного периода относительного покоя наступила пора восстановления Шелкового пути, в XIII в. по нему в Китай прибыл Марко Поло.

Страны Центральной Азии богаты полезными ископаемыми, сельскохозяйственной продукцией, водными ресурсами и ресурсами электроэнергетики. Таджикистан и Кыргызстан – одни из главных стран-экспортеров алюминия и золота. Кроме того, при условии полного использования водных ресурсов в этих двух странах можно удовлетворить нужды региона или даже подключить

страны, находящиеся вне его. 50-миллионное население пяти государств Центральной Азии (Казахстана, Кыргызстана, Таджикистана, Туркменистана и Узбекистана) – это людские ресурсы, обладающие творческим сознанием и высокими профессиональными качествами, это огромный потенциальный рынок для китайских товаров, будущей важнейший торговый партнер Китая.

Китай может помочь странам Центральной Азии в выявлении их потенциальных возможностей. Использование этих шансов и строительство инфраструктурных объектов в данном регионе отвечают интересам Китая. Стабильные и жизнеутверждающие отношения между государствами Центральной Азии означают спокойствие на китайской границе.

Перспективы сотрудничества очень широки, одновременно имеют место и препятствия в торгово-экономическом сотрудничестве между Китаем и странами Центральной Азии. Это и улучшение работы транспорта, осуществление стандартизации и унификации торговых положений. Более свободное пересечение границ будет способствовать развитию туризма и улучшению работы транспорта внутри и вне региона. Открытость Центральной Азии создаст новый, высокоэффективный транспортный коридор между Европой и Азией, который позволит экономить время и средства, предоставит государствам Центральной Азии больше торговых шансов. С универсальной туристической визой можно будет совершать удобное путешествие между регионами, от этого, естественно, выиграет местный туризм. Это как раз те цели, к реализации которых прилагает усилия Программа развития региона древнего Шелкового пути.

Древний Шелковый путь – пример успешного регионального сотрудничества, он был основан на уважении культуры друг друга, свободном перемещении идей, товаров и талантов. У Китая и стран Центральной Азии появился шанс восстановить его процветание. Первым шагом к созданию тесных связей может стать сотрудничество в области энергетики. Из освоения и использования потенциальных ресурсов региона все страны, находящиеся на Шелковом пути, получают выгоду. Новый Шелковый путь соединит Азию, Средний Восток и Европу. «Женьминь Жибао», 7.6.2006г.

– Выработка единых железнодорожных тарифов и увеличение пропускной способности железной дороги являются главными проблемами при создании нового транзитного коридора Китай – ЕС. Об этом шла речь сегодня, 31 мая, во время встречи премьер-министра Латвии Айгара Калвитиса (Народная партия) с послами России, Китая и Казахстана, посвященной проблемам транзита. По ее завершении глава правительства пояснил: «Обсуждался вопрос о развитии нового транзитного пути из западного Китая в Европейский союз, а именно конкретные технические вопросы, над которыми предстоит работать. В качестве главных мы отметили разработку единых тарифов железнодорожных перевозок, увеличение пропускной способности железнодорожных путей на отдельных участках, а также необходимость дальнейшего взаимодействия, как на политическом уровне, так и на техническом между железными дорогами всех четырех стран».

По словам премьера, данный проект нереализуем за один день или месяц, но в любом случае с

развитием экономики, которая очень стремительно развивается и в России, и в Китае, и в Казахстане и в Латвии, создание нового транзитного пути очень важно для всех этих стран.

В свою очередь посол России в Латвии Виктор Калюжный выразил благодарность правительству Латвии за проведение встречи по данному вопросу на таком уровне: «Это пример того, как правительство меньшинства становится правительством большинства, начиная реально заниматься практическими делами. Сегодня за одним столом собралась четверка стран, заинтересованных в сотрудничестве между Востоком и Западом, которое дает возможность Латвии стать самым главным транзитным коридором на этом направлении».

Как подчеркнул Калюжный, проблем много, они серьезные и сегодня были обозначены. Среди таковых он упомянул необходимость реконструкции как автомобильной дороги, так и железнодорожного полотна Москва – Рига и пограничных контрольных пунктов, создание центров логистики между Востоком и Западом, а также выстраивание нормальных дипломатических отношений. «Но любую серьезную проблему можно решать, если в этом есть заинтересованность, – добавил он. – И мы считаем серьезным началом то, что сегодняшняя встреча прошла под председательством премьер-министра».

Коллега Калюжного посол Китая в Латвии Зханг Лиминг тоже отметил важность прошедшего совещания, подчеркнув при этом, что за ним последуют и второе, и третье. По его словам, объем китайских товаров, проходящих через порты Латвии, небольшой – примерно 4 млн.т. в год. «Сегодня наши товары попадают в Европу главным образом через порты Гамбурга и Амстердама, и у нас нет на этот счет претензий, – пояснил дипломат. – У Китая нет насущной необходимости открывать эту транзитную магистраль: мы удовлетворены имеющимися морскими путями. В то же время благодаря новой магистрали вдвое сократится время доставки китайских товаров в Европу, и, соответственно, цены».

Временный поверенный в делах Казахстана в Латвии Жалгас Адылбаев на вопрос, не собирается ли Казахстан в плане транзита отдать предпочтение Литве, ответил: «Казахстан работает в этом плане со всеми, в т.ч. и с Литвой, а не только с Латвией. Но отношения с Латвией в последнее время активизировались, т.к. прошли заседания межправительственной комиссии Латвия-Казахстан, состоялся визит в республику министра транспорта и коммуникаций Казахстана, в ходе которого тоже обсуждались вопросы транзитного сотрудничества». ИА Regnum, 31.5.2006г.

– Замминистра коммуникаций КНР Сюй Зуюань 29 мая заявил, что в период 11 пятилетки пропускная способность приморских портов Китая будет расширена более чем на 80%, в 2010г. годовой грузооборот портов страны, как ожидается, увеличится до 7,2 млрд.т. Одновременно, по безопасности на производстве на портах Китай достигнет или приблизится к уровню развитых стран. Эти слова высказал замминистра 29 мая на открывшемся в г. Яньтай провинции Шаньдун всекитайском совещании по вопросам безопасности и охраны портов.

Он сказал, что порты уже стали важными стратегическими ресурсами поддержки развития эконо-

мики Китая и его участия в процессе интеграции глобальной экономики. В настоящее время общий объем внешнего товарооборота Китая составил 80,2% от общего объема ВВП страны, 90% импортно-экспортных грузов проходят через порты.

По статистике министерства коммуникаций, на 2005г. в Китае созданы уже более 1400 портов, в т.ч. 10 крупных портов мирового уровня, пропускная способность каждого из которых превышает млн.т., общая пропускная способность приморских портов уже достигла 2,89 млрд.т. В предг. общий объем грузооборота китайских портов составил 4,85 млрд.т. и 7564 стандартных контейнеров, по этому показателю Китай три года подряд занимал первое место в мире.

Быстрое расширение масштабов портов, особенно стремительный рост перевозок опасных грузов, принесло новые вызовы работе по обеспечению безопасности портов. В последние годы грузооборот опасных грузов увеличивается со среднегодовым приростом на 20%, в 2005г. он уже составил 13% от общего объема грузооборота портов, количество нефтяных причалов и причалов для захода судов с жидкими химикатами превысило 1100.

К 2010г., отметил он, по показателю общего коэффициента смертности на тыс. в результате происшествий на портах Китай должен будет достичь или приблизиться к уровню среднеразвитой страны, в частности на главных портах – ниже 0,04. За 1994-2004гг. на крупных предприятиях ведущих китайских портов годовой коэффициент смерти и коэффициент тяжелых ранений на тыс. сохранялись на уровне 0,042 и 0,098 соответственно, что было почти равно по сравнению с уровнем в США и развитых странах Европы. «Женьминь Жибао», 29.5.2006г.

– В ближайшие 5 лет в Западном Китае будут реконструкцию Чэндуского, Сианьского, Куньминского, Урумчийского и других 23 аэропортов, обслуживающих международные и внутренние авиалинии; будут также построены 28 новых аэропортов для внутренних линий. Об этом сообщили на Международном форуме по вопросам строительства аэропортов в Западном Китае. В нем приняли участие представители более 50 зарубежных авиакомпаний. По прогнозу, в ближайшие 5 лет пассажиро- и грузооборот аэропортов Западного Китая ежегодно будет возрастать в среднем на 8 и 12%. Парк самолетов для внутренних линий увеличится на 40 ед. В Синьцзян-Уйгурском автономном районе (Северо-Западный Китай) будут построены, расширены и реконструированы 12 аэропортов. В частности будет выделено 2,6 млрд. юаней (324 млн.долл.) на расширение международного аэропорта г. Урумчи. Строительство аэропортов в Западном Китае сулит большие коммерческие возможности зарубежным самолетостроительным предприятиям, компаниям по предоставлению авиационных услуг и по производству оборудования аэропортов. Агентство Синьхуа, 29.5.2006г.

– 24 мая в 13:30 аэробус «А319» авиакомпании «Инлянь» приземлился в аэропорту г.Дуньхуана (пров. Ганьсу, Северо-Западный Китай), что знаменует официальное открытие регулярной авиалинии Ланьчжоу-Дуньхуан. Дуньхуан расположен в Северо-Западном Китае и славится уникальными памятниками пещернорамового искусства. Храм Тыс. будд в пещернорамовом комплексе Могао включен ЮНЕСКО в Реестр мирового культурного наследия.

Дуньхуан привлекает к себе все большее число туристов из разных уголков мира. В пред.г. город посетили 470 тыс.чел., которые, главным образом, воспользовались услугами авиатранспорта.

Компания «Инльянь» была основана в фев. 2004г. и стала первой в стране негосударственной авиакомпанией. Рейсы Ланьчжоу-Дуньхуан осуществляются 3 раз в неделю — по понедельникам, средам и пятницам. Время полета в одну сторону составляет 1 час 40 минут. Агентство Синьхуа, 25.5.2006г.

— Сразу после открытия нового железобетонного моста на пункте пропуска Староцурухайтуй (Приаргунский район Читинской обл., Россия) — Хэйшантоу (КНР) Кутинское угольное месторождение, расположенное на территории района, готово начать экспорт угля в Китай. Об этом 18 мая на консультативном совете глав муниципальных образований Читинской обл. в приграничном поселке Забайкальск рассказал глава администрации Приаргунского района Сергей Пичкуренко.

Пичкуренко отметил, что по имеющейся у него информации за несколько дней до консультативного совета в Москве окончательно решен вопрос о строительстве нового железобетонного моста. На пункте пропуска функционирует старый деревянный мост, по которому могут передвигаться только легковые автомобили — движение грузового транспорта запрещено. При этом каждый ледоход на реке Аргунь грозит снести мост. По словам Пичкуренко, строительства нового моста ждет не только районная администрация, но и хозяйствующие субъекты, частные предприниматели и туристические фирмы, которых в районе зарегистрировано шесть. Пичкуренко уверен, что открытие моста позволит резко увеличить товарооборот, а как следствие поступления в бюджет района.

Говоря о международном сотрудничестве, Пичкуренко кроме возможного экспорта угля выделил 2 овощеводческих предприятия, на которых работают специалисты из Поднебесной. По словам Пичкуренко, технологии, применяемые китайцами, позволяют выращивать на территории района арбузы не хуже тех, что растут на юге страны. При этом эта продукция экспортируется в соседние районы области и в Читу. Существует договоренность с китайскими инвесторами о строительстве животноводческой фермы на 10 тыс. голов свиней. В планах строительство газоперерабатывающей фабрики.

В комитете промышленности и природных ресурсов Читинской обл. пояснили, что лицензия на разработку Кутинского бурого угольного месторождения принадлежит ООО «Старательская артель «Кварц». Проектная производительность угольного разреза составляет 100 тыс.т. в год. В 2005г. предприятие отгрузило потребителям 28 тыс.т. угля. Проведены вскрышные работы, которые позволяют добыть в любой момент еще 80 тыс.т. угля. По словам специалистов комитета, единственный вопрос, который может воспрепятствовать экспорту — это определение стоимости 1 т. угля. На проходивших в 2006г. в китайском г.Хайлар переговорах китайские покупатели предлагали покупать уголь Кутинского месторождения за 5 долл., в то время как в России этот уголь реализуется по 250-280 руб. за 1 т.

Запрет на движение большегрузного транспорта через пункт пропуска Староцурухайтуйэйшантоу принято 17 мая 2005г. Причиной ограничения

движения для большегрузного транспорта стало состояние моста, который был построен еще в 1993г. и с тех пор ни разу капитально не ремонтировался, в результате чего его опоры частично сгнили. Ситуации, которая сложилась сегодня на участке Староцурухайтуйэйшантоу, могло бы и не быть. В 2003г. администрация Читинской обл. провела переговоры по вопросу реконструкции моста с китайской стороной.

Принято решение построить рядом со старым мостом новый железобетонный мост. В марте 2004г. заключен контракт на выполнение работ. Китайская сторона свой объем работ выполнила, построена не только часть моста, но и подъездные пути к нему. С российской же стороны работы даже не начинались. Еще в июле 2004г. вышло поручение заместителя председателя правительства РФ Александра Жукова о совместном рассмотрении и предоставлении согласованных предложений по вопросам реконструкции моста. Пройдя все согласования, проект застрял в министерствах. Ранее полученные согласования оказались просроченными, потребовалось их повторное визирование. Если бы с российской стороны вопрос решили своевременно, то мост ввели бы в эксплуатацию еще в окт. 2004г. ИА Regnum, 24.5.2006г.

— 23 мая с.г. начальник Хуньчуньской зоны освоения провинции Цзилинь Ван Цзиньюй отметил, что, используя свое географическое преимущество, провинция создает в целях логистики второй большой выход к морю на северо-востоке Китая, намерена улучшить транспортные условия в интересах международного торгово-экономического сотрудничества в районе Большого Тумыньцзяна, что позволит объединить сухопутные магистрали и порты Китая, России и Кореи.

Хуньчуньская пограничная зона экономического сотрудничества находится на границе Китая, Кореи и России в низовьях Тумыньцзяна. Здесь сухопутные магистрали тесно связывают эти страны, а водный путь соединяет Китай, Японию и Южную Корею. Это единственный выход Китая к Японскому морю, кратчайший выход к России, восточному побережью Корейского полуострова, западному побережью Японского моря, а также к Северной Америке и Северной Европе.

По словам Ван Цзиньюй, главная задача превращения зоны Хуньчунь во второй после Даляня выход Китая к морю на северо-востоке заключается в том, чтобы стимулировать и всесторонне развивать объекты интеграции сухопутных магистралей и портов Китая и Кореи, Китая и России. В будущем Хуньчуньская пограничная зона экономического сотрудничества обеспечит выходы к морю по трассам Чанчуньхуньчунь-Наджин (Корея) и Чанчуньхуньчунь-Зарубино (Россия) и будет активно содействовать освоению водных путей по линиям Хуньчунь-Наджин-Пусан (международный порт Южной Кореи) и Хуньчунь-Зарубино (Россия)- Ниигата (Японии). «Женьминь Жибао», 24.5.2006г.

— 20 мая были заключены контракты о закупках оборудования для перестройки системы автоматической продажи билетов на линиях столичного метрополитена, а именно: 1-я, 2-я и «Батун». Как предполагается, к 2007г. данный проект будет окончательно завершен. В указанный проект вложен более 730 млн. юаней (91,25 млн.долл.). После перестройки действующие бумажные билеты и

маленькие магнитобилеты заменят на единые IC-карты, которые будут продавать пассажирам, как это происходит сейчас в мегаполисе Шанхай. Агентство Синьхуа, 22.5.2006г.

— По самой высокогорной в мире железной дороге — Цинхайбетской магистрали (ЦТМ), — которая будет на днях сдана в эксплуатацию, начнут курсировать специально оборудованные экскурсионно-прогулочные поезда. Для одного человека стоимость однодневного проезда в таком роскошном, оборудованном на уровне «5-звездных» отелей поезде составит 1000 ам. долларов. Эту информацию подтвердили на днях в правительстве провинции Цинхай (Северо-Западный Китай).

Как стало известно корр. агентства Синьхуа, на создание этого экскурсионно-прогулочного поезда, способного развивать скорость до 160 км. в час, потребовалось более 700 млн. юаней (1 долл. = 8,01 юаня); поезд рассчитан на 100 пассажиров.

Длина участка ЦТМ, высота которого над уровнем моря превышает 4000 м., составляет 960 км. При передвижении на такой высоте возникает серьезная проблема нехватки кислорода. С учетом данного фактора, на указанном маршруте все вагоны упомянутого туристического поезда снабжены современным оборудованием по насыщению воздуха кислородом.

Одновременно, все стекла в окнах этого фешенебельного поезда, дизайн которого выдержан в тибетском стиле, предохраняют от сильного ультрафиолетового излучения, которое характерно для Цинхай-Тибетского нагорья. Эксплуатация такого поезда начнется в апр.-мае 2007г. Поезд будет курсировать по ЦТМ раз в два дня. Агентство Синьхуа, 19.5.2006г.

— 17 мая была официально открыта авиалиния Сиань-Лхаса, связывающая административные центры северо-западной провинции Шэньси и Тибетского автономного района. По мнению специалистов, открытие этой авиалинии и предстоящее открытие пассажирского сообщения по железнодорожной магистрали Цинхай-Тибет положит конец монополии на местном рынке авиаперевозок. Долгое время отсталость транспорта была главным препятствием для развития туризма в ТАР. Как говорят в Китае, «съездить в Тибет труднее, чем за границу».

Открытая в 1965г. авиалиния Чэнду (административный центр юго-западной провинции Сычуань)-Лхаса на протяжении более 40 лет была единственной гражданской авиалинией, связывавшей Цинхай-Тибетское нагорье с остальной частью страны. При этом ее монополия стала причиной высокой стоимости авиабилетов, что делало поездки в Тибет доступными лишь представителям зажиточных слоев: на авиабилеты приходилось тратить несколько тыс. юаней.

С 2003г., к Юго-Западной авиакомпании Китая, выполняющей рейсы из Чэнду, присоединились Южная, Восточная, Сычуаньская и Хайнаньская авиакомпании страны. Открыты воздушные маршруты в Лхасу из Гуанчжоу, Куньмина и Сианя.

Формирование конкуренции поможет снизить стоимость авиабилетов в Тибет, а предстоящее открытие пассажирского движения по железной дороге, которая будет сдана в пробную эксплуатацию 1 июля этого года, обеспечит пассажиров еще более дешевым видом транспорта. Самая высокогорная в мире железная дорога привлечет на «кры-

шу мира» большое количество туристов и составит мощную конкуренцию авиации.

По прогнозу Управления по делам туризма ТАР, после открытия движения по железной дороге Тибет ежедневно будут посещать 5-6 тыс. отечественных и зарубежных туристов, 4 тыс. из них будут приезжать сюда поездом. Агентство Синьхуа, 18.5.2006г.

— Общая протяженность скоростных автодорог в Китае составляет более 40 тыс.км., по этому показателю Китай занимает 2 место в мире. За 2000-05гг. общий объем капиталовложений Китая в основные фонды отрасли коммуникаций превысил 2,23 трлн. юаней (1 долл. = 7,9982 юаня), или больше общей суммы капвложений за первые 51г. после создания Нового Китая.

2005г. общая протяженность скоростных автострэд в стране достигла 41 тыс.км. и по этому показателю Китай занял 2 место в мире; за 2003-05гг. были проложены цементные дороги общей протяженностью 630 тыс.км. в сельских районах, или в два раза больше общей протяженности подобных дорог, построенных за 53г. (1949 — 2002).

Запланировано, что в будущие пять лет протяженность действующих автодорог в Китае будет увеличена еще на 380 тыс.км., таким образом общая протяженность автодорог, как предполагается, достигнет 2,3 млн.км. «Женьминь Жибао», 16.5.2006г.

— Стартовал проект реконструкции Пекинского южного вокзала, построенного еще в конце XIXв. Будет построено 2-этажное здание и 3 подземных этажа. После завершения работ в конце 2007г. от платформ нового вокзала будут отправляться скоростные пассажирские поезда.

Пекинский южный вокзал был построен в 1897г. В 1958г. после перестройки его переименовали в вокзал «Юндинмэнь», а в 1988г. — в Пекинский южный вокзал.

Высокие деревья, примитивная зеленая платформа, железный пешеходный виадук, кирпичный зал ожидания — все это время от времени привлекало к себе съемочные группы. В глазах местных жителей старый вокзал — просто «живая бутафория». Синьхуа, 15.5.2006г.

— 27 апр. начальник Забайкальской железной дороги — филиала ОАО «Российские железные дороги» Сергей Тимофеев начал весенний комиссионный осмотр самого грузонапряженного на магистрали Читинского отделения, которое осуществляет перевозки грузов в Китай. Как сообщили в пресс-службе ЗабЖД, одна из основных задач осмотра — обеспечить надежность и бесперебойность этих перевозок.

В I кв. 2006г. по Читинскому отделению в КНР было доставлено на 26% грузов больше чем за аналогичный период 2005г. В апр. грузопоток продолжает расти. Увеличение идет, в основном, за счет лесных грузов и металла. В соответствии с графиком поставок постепенно растут и перевозки сырой нефти.

В 2006г. в развитие инфраструктуры Читинского отделения компания «Российские железные дороги» вложит 6,5 млрд. руб. Более 4,5 млрд. из этих инвестиционных средств будет потрачено на комплексную реконструкцию участка Карымская-Забайкальск, по которому осуществляются перевозки грузов в Китай. В процессе реконструкции предусмотрена электрификация этого участка от станции Тарская до станции Борзя.



Рост грузоперевозок в Китай через пограничный железнодорожный переход Забайкальск-Маньчжурия в ближайшие годы обусловлен еще и тем, что на территории Забайкалья подготовлены к разработке 7 крупных месторождений полезных ископаемых. Уже достигнуты договоренности, что два из них будут поставлять железную руду и уголь в Китай. ИА Regnum, 28.4.2006г.

– В Тегеране подписан договор об условиях закупки в Китае 50 двухэтажных пассажирских самоходных вагонов (железнодорожных автобусов). Об этом сообщает агентство «Парс» со ссылкой на данные СМИ КНР. Стоимость контракта составляет 60 млн.долл., из которых 85% будут оплачены за счет китайского товарного кредита. Срок поставки этих вагонов составляет 28 месяцев. В стоимость контракта входят также запасные детали, специальный инструмент и гарантийное техническое обслуживание. В сообщении отмечается, что подписание этого контракта имеет большое политическое значение, т.к. фактически является ответом КНР на сильное политическое давление со стороны США по поводу иранской ядерной программы и экономических санкций в отношении Ирана. ИА Regnum, 26.4.2006г.

– В 10 пятилетке (2001-05гг.) в Китае общий объем ассигнований на развитие научно-технического оснащения транспорта достиг рекордной суммы – 6 млрд. юаней (1 ам.долл. = 8,02 юаня). Об этом сообщил министр путей сообщения КНР Ли Шэнлинь на открывшемся на днях 3 Всекитайском форуме на высоком уровне по вопросам научно-технических инноваций в сфере автомобильного транспорта.

По его информации, в этот же отрезок времени в стране были созданы 17 основных отраслевых лабораторий, 2 научно-исследовательских центра государственного значения, удалось улучшить фундаментальные условия для ведения научно-исследовательской деятельности в ряде НИИ и вузов путей сообщения и повысить общий уровень научно-технических инноваций в сфере автомобильного транспорта. Синьхуа, 24.4.2006г.

– Министр коммуникаций КНР Ли Шэнлинь на проходящем в г.Тяньцзине «первом саммите мэров китайских портовых городов» отметил, что в будущем пять лет, обещающие принести важные стратегические шансы для развития портов и городов страны, Китай поставит на первый план строительство пяти больших приморских портовых комплексов – соответственно в Дельте реки Янцзы, Дельте реки Чжуцзян, Бохайском заливе, в приморских районах Юго-Восточного Китая и Юго-Западного Китая. Китай будет составлять план портового строительства, чтобы сформировать современную портовую систему, отличающуюся рациональным размещением, оптимальной структурой и совершенными функциями, продолжал Ли Шэнлинь. Министр заявил, что Китай будет в большей мере повышать пропускную способность портов. Как предполагается, в 2010г. грузооборот китайских портов достигнет 7,5 млрд.т., в т.ч. контейнерный грузооборот составит 150 млн. стандартных контейнеров.

В будущие 5 лет, отметил он, народное хозяйство Китая будет сохранять среднегодовой прирост на 7,5%, темпы роста внешнего товарооборота превысят 10%, что послужит гарантией и движущей силой развития портов. Одновременно, пор-

ты станут важными стратегическими ресурсами для развития национальной экономики и регионального социально-экономического развития, развитие портов даст импульс к динамичному развитию экономики и социальной сферы в городах-портах и во внутренних районах.

Грузооборот китайских портов (не включая Тайвань и САР Сянган и Аомэнь) в 2005г. грузооборот китайских портов составил 4,85 млрд.т., контейнерный грузооборот достиг 75,64 млн. стандартных контейнеров, по этому показателю Китай уже 3г. подряд занял первое место в мире. 90% внешнеторговых товаров экспортируется через порты. На долю 62 городов окружного уровня и выше у побережья, протянувшегося на 200 км., приходится 24% от общей численности населения, 42% от общего объема ВВП и 85% от валового внешнего товарооборота. Нынешний форум организован совместно министерством коммуникаций, народным правительством города Тяньцзиня, Исследовательским центром по проблемам развития при Госсовете, Китайским обществом транспорта. В нем приняли участие ответственные лица заинтересованных ведомств Госсовета и мэры 29 портовых городов. Они обсудили вопросы, касающиеся развития портов. «Женьминь Жибао», 20.4.2006г.

– К 2010г. планируется довести пропускную способность портов Китая до 7,5 млрд.т., оборот контейнерных перевозок до 150 млн.ед. Об этом заявил министр коммуникаций КНР Ли Шэнлинь. На Первом форуме мэров портовых городов Китая в Тяньцзине министр отметил, что в ближайшие 5 лет запланировано повысить внешнеторговый оборот Китая на 10%, что станет гарантией и движущей силой развития портового хозяйства. Одновременно развитие инфраструктуры портов окажет стимулирующее воздействие на ускорение социально-экономического развития портовых городов и внутренних районов Китая, сказал он.

Министр отметил, что для повышения пропускной способности и потенциала портов в Китае предстоит нарастить капиталовложения и объемы портового строительства. Одновременно необходимо развивать функции по оказанию портовых услуг, придерживаться реструктуризации хозяйства и экономии ресурсов, ускорять внедрение технических и системных инноваций, добавил он. Синьхуа, 20.4.2006г.

– К 2020г. в Китае будет в основном завершено строительство Шанхайского международного центра судоходства. Об этом накануне сообщил вице-мэр Шанхая Ху Яньчжао, выступая на прошедшем в г.Тяньцзинь 1 Форуме мэров портовых городов Китая. По его информации, в ближайшие 5 лет шанхайский порт будет прилагать главные усилия к повышению международной конкурентоспособности для того, чтобы к 2010г. превратиться в один из мировых портов с наивысшей эффективностью и один из важнейших в Азии портовых центров товарного обращения.

В соответствии с реальными требованиями экономического развития китайское правительство в 1995г. приняло решение о строительстве Шанхайского международного центра судоходства. В янв. 1996г. официально было начато его строительство. Реализация этого проекта уже дала первоначальные результаты: в 2005г. грузооборот

шанхайского порта достиг 440 млн.т., объем контейнерных перевозок — 18 млн. стандартных контейнеров. Синьхуа, 20.4.2006г.

— 20 апр. губернатор Читинской обл. Равиль Гениатулин заручился поддержкой министерства железных дорог Китая в вопросе строительства железнодорожного моста через Амур в районе пункта пропуска Покровка-Логухэ. Вопросы развития железнодорожной инфраструктуры губернатора обсудили во время рабочей встречи с замминистра железных дорог КНР Лу Дунфу.

Губернатор рассказал Лу Дунфу о том, что в непосредственной близости от пункта пропуска уже в 2006г. начнется строительство российско-китайского завода по производству небеленой целлюлозы. В этот проект китайские инвесторы вкладывают 600 млн.долл. Транспортная схема проекта предусматривает строительство 80-км. ответвления от Транссиба и 100-км. ветки в Китае. Соответственно будет необходим железнодорожный мост — дальнейшая обработка небеленой целлюлозы будет производиться в Китае. Покровка-Логухэ работает только зимой как ледовая переправа. Гениатулин сообщил, что администрация Читинской обл. ведет активную работу по согласованию этого строительства в российских министерствах. Он попросил Лу Дунфу дать задание руководству Харбинской железной дороги с тем, чтобы детально изучить этот проект.

Лу Дунфу и Гениатулин некоторое время изучали карту, на которой изображены транспортные схемы северо-восточного Китая и восточных регионов России, граничащих с Поднебесной. Чиновники пришли к выводу, что и с российской и с китайской стороны работа в приграничных регионах ведется приблизительно в одном направлении, а для эффективной работы необходимо тесное сотрудничество и постоянный контакт. Губернатор и замминистра приняли решение лоббировать идеи, обсуждавшиеся во время встречи в соответствующих министерствах и вышестоящих инстанциях России и Китая.

Кроме железнодорожных пунктов пропуска Гениатулин поднимал тему экспорта российского угля в Китай, имея ввиду прежде всего Харанорский разрез (предприятие принадлежит ОАО «Сибирская угольная энергетическая компания»), расположенный недалеко от российско-китайской границы и пункта пропуска «Забайкальск-Маньчжурия». Губернатор заверил, что разрез готов начать поставки угля в Китай в любой момент и сообщил, что угольные предприятия региона могут ежегодно поставлять 5 млн.т. угля.

По мнению Гениатулина, основная проблема — это недостаточно оснащенные перевалочные терминалы на российско-китайских пунктах пропуска, прежде всего в Маньчжурии. Глава региона обратился к Лу Дунфу с просьбой проработать вопрос установки погрузочных площадок и другого оборудования. Замминистра поддержал Гениатулина в том, что пункты пропуска необходимо модернизировать, отметив, что через 5-6 лет в своем нынешнем состоянии они не смогут удовлетворять ежегодно возрастающий объем товарооборота. Он напомнил, что китайское правительство приняло программу развития страны на 11 пятилетку и в ней прописано развитие железных дорог, в т.ч. и пунктов пропуска. Гениатулин высказал

идею не только о модернизации существующих пунктов, но и о строительстве новых.

Напомним, что вопрос о поставках российско-китайского угля в Китай представителями администрации Читинской обл. постоянно поднимается уже несколько лет. Так, в янв. 2005г. во время презентации минерально-сырьевых ресурсов Читинской обл. в китайском г.Хайлар об этом говорил первый заместитель губернатора Владимир Окунев. Через полгода — в июне, на XVI Харбинской торгово-экономической ярмарке об этом во время переговоров с руководителями китайских провинций несколько раз говорил уже Гениатулин. Пока особых подвижек в решении этого вопроса нет. ИА Regnum, 20.4.2006г.

— В Китае 18 апр. официально сдана в эксплуатацию очередная железнодорожная магистраль в направлении Восток-Запад, соединившая Нанкин (пров.Цзянсу) и Сиань (пров.Шэньси). Новая магистраль — один из приоритетных проектов строительства в 10 пятилетке (2001-05гг.). Она пролегла по территории провинций Цзянсу, Аньхой, Хэнань, Хубэй и Шэньси. Новая железная дорога входит в десятку крупнейших проектов в рамках масштабного освоения Западного Китая. В министерстве железных дорог КНР выразили уверенность, что новая магистраль Нанкин-Сиань сделает еще более тесными связи районов дельты реки Чжуцзян и дельты реки Янцзы с центральными и западными регионами страны. Синьхуа, 19.4.2006г.

— После проведенного в Китае 2г. назад пятого по счету повышения скорости движения поездов пропускная способность железных дорог увеличилась: пассажирские перевозки выросли на 18,5%, грузовые — на 15%. Об этом сообщили в министерстве железных дорог КНР. Данная мера была введена 18 апр. 2004г. и дала новый стимул продолжительному и быстрому развитию народного хозяйства. В 2005г. пассажирооборот железных дорог достиг 1,154 млрд.чел., увеличившись на 18,7% по сравнению с уровнем, зарегистрированным до повышения скорости движения поездов. Грузооборот составил 2,686 млрд.т. Благодаря принятым мерам на железных дорогах страны общей протяженностью 7700 км. поезда могут развивать скорость до 160 км/час и выше. Синьхуа, 19.4.2006г.

— По данным таможни г.Шэньчжэнь (пров.Гуандун, Южный Китай), в I кв. т.г. объем контейнерных перевозок Шэньчжэньского порта составил 3,8 млн. стандартных контейнеров, увеличившись на 12,5% по сравнению с тем же периодом пред.г. По этому показателю порт удерживает 4 место в мировом рейтинге контейнерных портов. В т.ч., только на терминале Яньтянь объем контейнерных перевозок составил 1,832 млн. стандартных контейнеров, с увеличением на 11,8%. Синьхуа, 19.4.2006г.

— По итогам последнего городского опроса, проводившегося более двух месяцев, высокая стоимость регистрации автомобилей и ужасная перегруженность городских улиц стали причиной того, что число шанхайцев, намеревающихся в ближайшие 3г. приобрести автомобиль, снизилось на 5% по сравнению с тем же периодом пред.г. Желание стать автовладельцами выразили 65% из 10880 опрошенных. Опрос показал, что большинство респондентов предпочитают автомобили стоимостью от 100 до 150 тыс. юаней (1 ам.долл. = 8,02 юаня). В пред.г.

45% опрошенных выбирали автомобили стоимостью 50 тыс.-100 тыс. юаней. Синьхуа, 17.4.2006г.

— После 5-часового полета 11 апр. в 11:30 по пекинскому времени в Международном аэропорту Урумчи приземлился пассажирский рейс из Москвы. Таким образом, восстановлено авиасообщение между административным центром Синьцзян-Уйгурского автономного района (СУАР) и столицей России, открытое в 1994г., но 2г. назад приостановленное в результате вспышки атипичной пневмонии.

Сегодняшнее событие, как сказал гендиректор синьцзянского филиала китайской Южной авиакомпании Су Мин, стало подарком по случаю проходящего «Года России в Китае» и символизирует открытие нового воздушного коридора, связавшего Западный Китай с Россией. По его словам, возобновление авиалинии будет способствовать повышению уровня обменов и сотрудничества СУАР с российскими регионами в торгово-экономической, научно-технической и культурной областях.

Эксперты отметили, что из-за отсутствия удобного транспортного сообщения уровень торгово-экономического сотрудничества между Синьцзяном и российскими регионами остается сравнительно низким. По статистическим данным, в перд.г. объем торговли между ними составил только 1% общего товарооборота Китая и России, лишь 2 предприятия СУАР вложили инвестиции в российскую экономику.

Помимо совершенствования работы данного воздушного коридора Китай и Россия также планируют совместное строительство автодороги, напрямую соединяющей Китай и Россию через Алтай. На 55-км. участке западной части границы двух стран сейчас пока не существует ни одного контрольно-пропускного пункта, поэтому сухопутные грузовые перевозки здесь осуществляются в основном через Казахстан, что ведет к повышению себестоимости коммерческой деятельности.

Управление коммуникаций СУАР уже дало поручение подготовить научно-техническое обоснование проекта новой автодороги. Ее строительство станет предпосылкой для открытия КПП на западной части китайско-российской границы, что потребует один-два года. По сообщению, протяженность новой транснациональной транспортной линии составит 260 км., из которых уже существуют 140 км. Правительство СУАР готово ассигновать 1 млрд. юаней на прокладку оставшихся 120 км. шоссе. Синьхуа, 12.4.2006г.

— Управление коммуникаций Синьцзян-Уйгурского автономного района (СУАР) уже дало поручение подготовить научно-техническое обоснование проекта новой автодороги, которая бы соединила Китай и Россию. Ее строительство станет предпосылкой для открытия КПП в западной части китайско-российской границы, что потребует один-два года. Протяженность новой транснациональной транспортной линии составит 260 км, из которых уже существуют 140 км. Правительство СУАР готово ассигновать 1 млрд. юаней на прокладку оставшихся 120 км. шоссе. Как сообщает корреспондент такое сообщение 11 апр. распространило агентство «Синьхуа».

На 55-км. участке западной части границы двух стран сейчас пока не существует ни одного контрольно-пропускного пункта, поэтому сухопут-

ные грузовые перевозки здесь осуществляются в основном через Казахстан, что ведет к повышению себестоимости коммерческой деятельности.

На протяжении ряда лет обсуждается возможность строительства прямого транспортного коридора из России в Китай по территории российского Горного Алтая, который граничит на юге с СУАР. Предполагается, что дорога пройдет через плато Укок и пересечет границу на перевале Канас. Однако эта идея имеет как сторонников, так и противников. Во-первых, противники строительства дороги ссылаются на то, что плато Укок входит в Список всемирного наследия ЮНЕСКО и объявлено так называемой «зоной покоя». Во-вторых, на плато располагается большое количество археологических памятников, и именно здесь археолог Наталья Полосьмак обнаружила мумию «алтайской принцессы». Многие алтайцы считают плато святым местом, и даже землетрясения осени 2003г. связывают с тем, что люди потревожили «дух принцессы Кадын», выкопав ее из земли и выставив на всеобщее обозрение в Институте истории и археологии СО РАН. Власти республики Алтай также негативно относятся к идее строительства дороги через плато и, в свою очередь, предлагают наладить сообщение с Китаем через Монголию по маршруту Ташанта-Ульгий (МНР)-Кобдо (МНР)-Тайкишкен (КНР). Тем не менее, прямая дорога на Китай могла бы серьезно оживить экономику республики, а также вернуть к жизни депрессивные западные районы региона. ИА Regnum, 12.4.2006г.

— По информации Главного государственного управления гражданской авиации, отечественные ведомства гражданской авиации проложили новый региональный навигационный авиамаршрут, обещающий стать новым воздушным коридором, соединяющим Европу и Азию. Новый авиамаршрут будет сдан в эксплуатацию 13 апр. т.г. Некоторые авиакомпании уже подали заявки на выполнение рейсов по этому маршруту.

Новый маршрут берет начало в 300 км. к северу от г.Чэнду) административный центр пров.Сычуань, Западный Китай), пролегает над Цайдамской котловиной, хребтом Алтынтаг и Таримской впадиной, завершаясь в г.Куча (Синьцзян-Уйгурский автономный район) и далее разветвляется до Европы, Гуанчжоу, Сянгана и т. д. До этого в Китае действовали 2 авиамаршрута «Европа-Азия». Синьхуа, 11.4.2006г.

— Китай приступают к реализации нового масштабного проекта строительства скоростной железной дороги Пекин-Шанхай. Как сообщает агентство Синьхуа, общий объем инвестиций в эту крупнейшую программу 11 пятилетнего плана социально-экономического развития КНР (2006-10гг.) составит 140 млрд. юаней (17,5 млрд.долл.).

По завершении строительства, которое намечено на 2010г. — год проведения в Шанхае Всемирной выставки ЭКСПО-2010, время в пути между двумя главными мегаполисами страны сократится для пассажиров железнодорожного экспресса Пекин-Шанхай до 5 часов. Максимальная скорость движения составов по проекту достигает 350 км. в час. Номинальная загрузка железной дороги рассчитана на перевозку 1,6 млн.чел. ежегодно в обоих направлениях.

Строительство скоростной железнодорожной трассы Пекин-Шанхай, по мнению экспертов,

даст очередной толчок в развитии экономики Восточного Китая. Сообщается, что в ходе ее сооружения в общем объеме технических новшеств и решений будет использовано до 70% собственных китайских научно-технических наработок в области высоких технологий. Магистраль пройдет через 21 населенный пункт, в числе которых знаменитые «жемчужины» этого региона — г.Уси, Сучжоу и Нанкин. Прайм-ТАСС, 10.4.2006г.

— В период 10 пятилетки в Китае капиталовложения в транспортное строительство составили 2 трлн. 195, 7 млрд. юаней (1 ам.долл. = 8,03 юаня), со среднегодовым приростом на 18,7%, что превысило совокупный объем капиталовложений в эту отрасль в 1949–2000гг. Об этом сообщили на Всекитайском рабочем совещании по вопросам финансирования транспорта в г. На конец 2005г., общая протяженность шоссе в Китае составила 1,92 млн.км., в т.ч. скоростных автодорог — 41 тыс.км. В годы 10 пятилетки было построено 24,7 тыс.км. скоростных автодорог, что в 1,5 раза превысило объемы строительства в 8 — 9 пятилетках. Синьхуа, 30.3.2006г.

— В порту Бэйлун г.Нинбо (восточно-китайская пров.Чжэцзян) состоялась церемония присвоения контейнеровозу «Чжунъюань-Нинбо» и отправления этого гиганта в первый рейс. Новый контейнеровоз «Чжунъюань-Нинбо», который принадлежит Китайской компании океанского судоходства, был построен Южнокорейским судостроительным гигантом Hyundai Heavy Industries. Он способен вместить 9500 стандартных контейнеров, его грузоподъемность — 100 тыс.т., длина — 350,57 м., ширина — 42,8 м., осадка — 14,52 м. Проектная скорость — 25,4 узла. Он будет причаливать к пристаням некоторых важных портов Европы, в т.ч. Роттердам. Синьхуа, 23.3.2006г.

— АО Российские железные дороги планирует в 2006г. перевезти в Китай 15 млн.т. нефти, говорится в пресс-релизе компании. В 2005г. поставки нефти в Китай по железной дороге составили 7,6 млн.т., что на 34,1% превысило показатели 2004г. Через пограничный переход Забайкальск в 2005г. перевезено 5,2 млн.т. нефти, что 68,2% больше, чем в 2004г., объемы перевозок нефти через переход Наушки в 2005г. сократились на 5,9% и составили 2,47 млн.т. В перспективе компания готова развивать инфраструктуру и увеличить объемы перевозок нефти до 30 млн.т. в год. РИА «Новости», 21.3.2006г.

— На днях через пограничную р.Хонгха (Красная) началось строительство автодорожного моста, который свяжет Хэкоу (пров.Юньнань, Юго-Западный Китай) и Лаокай Вьетнама. Общая длина моста составит 295 м., ширина — 21,5 м. Объем капиталовложений в сооружение данного объекта составит 60 млн. юаней (7,47 млн.долл.США). По плану, работы завершатся через 18 месяцев. «Соглашение о совместном сооружении моста через р. Хонгха» было подписано 16 фев. этого года министерствами путей сообщения КНР и Вьетнама. Это новый проект сотрудничества транспортных ведомств двух стран после завершения совместного сооружения двух мостов — шоссе и железнодорожного.

В последние годы объем торговли между районами Хэкоу и Лаокай ежегодно возрастает на 30%. В связи с этим, имеющаяся транспортная инфраструктура далеко не удовлетворяет нужды разви-

тия китайско-вьетнамских торгово-экономических отношений. По прогнозу специалистов, к 2012г. товарооборот между двумя районами достигнет 1 млрд.долл.США, и упомянутый проект создаст более благоприятные условия для активизации двустороннего торгово-экономического сотрудничества. Синьхуа, 20.3.2006г.

— Цинхай-Тибетская железнодорожная компания с 15 марта начала работы по обслуживанию Цинхай-Тибетской железнодорожной магистрали. Сдача в опытную эксплуатацию участка, связывающего Голмуд (пров.Цинхай, Северо-Западный Китай) и г.Лхаса (административный центр Тибетского автономного района), запланирована на 1 июля т.г.

По сообщению представителя министерства железных дорог КНР, после сдачи в эксплуатацию скорость движения поездов на этом участке может достигнуть 80–120 км/ч. Компания разработала конкретный план работ, и данный проект стартовал одновременно в г.Лхаса и районе гор Тангла. Синьхуа, 16.3.2006г.

— На конец 2005г. общая протяженность асфальтовых и бетонных автодорог в сельских районах страны достигла 630 тыс.км., в 278 волостях и поселках и 36 тыс. административных деревень построены шоссе.

В последние 5 лет автодорожное строительство в сельских районах страны достигло наивысшего уровня: были выделены 417,8 млрд. юаней (1 долл.США = 8,05 юаня) на строительство и реконструкцию дорог общей протяженностью 300 тыс. км. Эти дороги открывают местным крестьянам путь к обогащению.

В Китае поставлена задача в ближайшие 5 лет построить или реконструировать 1,2 млн.км. сельских дорог, на эти цели будут выделены 100 млрд. юаней. К 2010г. намечено осуществить 100% охват административных деревень шоссейной сетью. Синьхуа, 13.3.2006г.

— К 2010г. Цинхай-Тибетская железная дорога, которая вступит в эксплуатацию в опытном порядке в июле с.г., может быть продлена от Лхасы до Шигацзе — второго крупного города в Тибете. Об этом сообщил 12 марта в эксклюзивном интервью председатель правительства Тибетского автономного района Дзямба-Пуныцог. По его словам, «автономный район активно добивается у государства выделения новых финансовых средств, чтобы продлить Цинхай-Тибетскую дорогу до Шигацзе, а также построить ее ветки на территории района».

Дзямба-Пуныцог сказал, что с пуском магистрали Цинхай-Тибет уходит в прошлое время, когда тибетцы вообще не могли гордиться какими-либо железными дорогами — их просто не было. В этой связи, отметил он, автономный район ожидает огромные перемены в сфере перелива людей, товаров и информации.

Остановившись на утверждениях некоторых иностранных СМИ о возможных «катастрофических экологических последствиях» данного проекта, глава администрации отметил, что в ходе строительства «экологической катастрофы» не было, ее нет и не будет. Меры, принятые строителями в целях охраны экологической среды в районах, расположенных вдоль магистрали, можно расценить как «совершенные», сказал он. Цинхай-Тибетская железная дорога — самая высокогорная в мире. В июне 2001г. китайские строители присту-

пили к прокладке ее участка, связывающего г. Голмуд (пров. Цинхай) с Лхасой. Протяженность данного участка — 1142 км. Синьхуа, 13.3.2006г.

— 7 марта в Пекине министерство железных дорог КНР и народное правительство пров. Хэйлунцзян подписали протокол переговоров по вопросам ускорения железнодорожного строительства в данной провинции. В период 11 пятилетки министерство железных дорог и пров. Хэйлунцзян планируют общими силами реализовать объекты, в т.ч. прокладка железнодорожной линии для пассажирских перевозок Харбин-Далянь и Харбин-Цицикарской междугородной железной дороги, работы по расширению способности транспортировки угля железнодорожным транспортом на востоке провинции и за КПП Суйфэнхэ.

Общий объем капиталовложения в строительство этих объектов составит 55,3 млрд. юаней, 21,9 млрд. юаней направится на строительство 12 железнодорожных объектов государственного значения, 29,3 млрд. юаней — на реализацию 3 объектов с участием инокapитала, 4,1 млрд. — на сооружение 8 местных железнодорожных объектов.

Секретарь комитета КПК пров. Хэйлунцзян Цянь Юньлу на переговорах отметил, что подписанный протокол полностью демонстрирует энергичную поддержку со стороны министерства железных дорог подъема старых промышленных баз в Северо-восточном Китае и возрождения пров. Хэйлунцзян. Он выразил надежду на дальнейшее укрепление сотрудничества в целях достижения общего развития на основе взаимной выгоды.

Министр железных дорог Лю Чжицзюнь сказал, что в ходе сессий ВСНП и ВК НПКСК проведение переговоров по ускорению железнодорожного строительства между министерством железных дорог и правительством пров. Хэйлунцзян явилось активным шагом для претворения в жизнь научного понимания развития и создания социалистического гармоничного общества. Хэйлунцзян — провинция богатая ресурсами и большая по масштабам развития с/х, пограничной торговли и туризма. Министерство железных дорог будет непрерывно наращивать поддержку ее в железнодорожном строительстве в целях подъема старых промышленных баз. «Женьминь Жибао», 8.3.2006г.

— В ближайшие 5 лет в восточных районах Китая, где экономика развивается быстрыми темпами, рост объема пассажирских и грузовых авиаперевозок, как ожидается, сохранится на уровне 11 и 16% соответственно. Об этом сообщил начальник Восточно-Китайского управления гражданской авиации Китая Ся Синхуа на 8 Азиатско-Тихоокеанском двустороннем диалоге по вопросам воздушного транспорта.

Как отметил Ся Синхуа, в 2010г. пассажирооборот авиаперевозок в восточных районах Китая достигнет 160 млн. чел./раз, а объем грузопочтовых перевозок составит 6,3 млн. т., что будет равняться соответственно трети и половине общенациональных показателей. По его словам, в последние 5 лет объемы пассажиро- и грузооборота гражданской авиации в Восточном Китае увеличились в 2 раза. В Шанхае объем пассажирских перевозок составил 41,392 млн. чел./раз, грузопочтовых — 2,205 млн. т.

По прогнозу, в 2020г. объемы пассажирских и грузопочтовых авиаперевозок в данном районе составят 240 млн. чел./раз и 12 млн. т., количество взлетов-посадок — 5,2 млн. в Восточном Китае от-

крыта 751 авиалиния, связывающая его с 76 городами 40 стран и районов мира и 93 отечественными городами. 3-дневная встреча завершилась 2 марта, в ней приняли участие 100 представителей авиаперевозчиков из 10 стран и районов мира. Синьхуа, 3.3.2006г.

— Замначальника Государственного управления гражданской авиации КНР Гао Хунфэн на открывшемся 1 марта «международном форуме: международный аэропорт Сянган-2025» заявил, что в период 11 пятилетки Китай направит 140 млрд. юаней (1 долл. США = 8,0415 юаня) на строительство внутренних аэропортов. Гао Хунфэн сообщил, что к 2010г., как предполагается, общий парк самолетов в стране достигнет 1580 ед., 71,6% от общей численности населения сможет пользоваться авиационным обслуживанием.

Тогда в стране будут расположены 186 аэропортов, в т.ч. 3 крупных комбинированных узловых, 7 крупных узловых, 24 средних узловых, 28 средних и 124 малых. В 11 пятилетке наряду с расширением Пекинского, Шанхайского и Гуанчжоуского комбинированных узловых аэропортов будут построены 42 новых аэропорта, сказал замглавы управления. Ожидается переезд Куньминского аэропорта на новое место. Запланировано расширение аэропортов «Хунцяо» в Шанхае, Шэньчжэньского, Чэндуского, Хайкоуского, Сианьского и Ханчжоуского аэропортов. в соответствии с требованием развития 24 средних узловых аэропортов в Даляне, Сямэне, Чунцине, Циндао и других городах будут подвергаться расширению или реконструкции. «Женьминь Жибао», 2.3.2006г.

— Стратегическая задача РАО «Российские железные дороги» — предоставление странам АТР, а в особенности северо-восточным районам Китая возможности транспортировки грузов железной дорогой через Россию в Европу. 28 фев. в Чите об этом заявил президент компании Владимир Якунин. Он отметил, что ведутся соответствующие переговоры с партнёрами компании в странах АТР, а идет работа по созданию транспортно-логистической компании, основной задачей которой и будет обеспечение грузопотоков из этих стран в Европу. Уже создана компания по контейнерным перевозкам, которая ориентирована на грузы, которые могут зарождаться, например, в Корее.

Отдельно Якунин остановился на взаимодействии РАО с китайскими железнодорожниками: «Мы, безусловно, будем всячески способствовать тому, чтобы грузооборот и взаимодействие между двумя нашими странами развивалось. Совсем недавно мой заместитель Сергей Козырев посетил Китай и провёл полуторачасовую беседу с министром транспорта Китая, в процессе которой было подчеркнуто, что китайские железнодорожники, равно как и российские, рассматривают развитие железнодорожного сообщения между Китаем и Россией как стратегическую задачу. Так что мы предполагаем развитие дальнейших грузопотоков, магистралей, предполагаем усиления тех линий, которые слабо загружены, но которые будут востребованы в случае развития горнорудной промышленности в Читинской обл.». ИА Regnum, 28.2.2006г.

— В период 11 пятилетки (2006-10гг.) Синьцзян-Уйгурский автономный район (Северо-западный Китай) выделит 55 млрд. юаней (6,875 млрд. долл. США) на строительство и реконструкцию дорог общей протяженностью 42 тыс. км. По сведе-

нию Управления путей сообщения СУАР, в районе поставлена задача на ближайшие 5 лет: проложить 32 тыс.км. сельских дорог, построить и перестроить 10 тыс.км. магистралей государственной и провинциальной категории, в т.ч., протяженность скоростных автодорог составит 660 км. На конец 2010г., общая протяженность автодорог в СУАР составит 114 тыс.км.; в 90%х волостей и поселках, и 60% сел будут проложены шоссе. Синьхуа, 27.2.2006г.

— Китай планирует 1 июля этого года официально открыть движение пассажирских поездов по высокогорной магистрали Чэнду (пров.Сычуань)-Лхаса (Тибет) через Памир, который называют «Крышей мира». Интенсивно идет подготовка к открытию движения по новой железнодорожной магистрали. Учитывая специальные климатические и природные условия Цинхай-Тибетского нагорья, инженеры оснастили поезда рядом технических новшеств, в т.ч. агрегатами по подаче кислорода. В начале этого года новые поезда будут введены в эксплуатацию; одновременно идет подготовка проводников. Синьхуа, 27.2.2006г.

— Госкомитет по делам развития и реформ КНР (ГКРР) санкционировал строительство двух пассажирских железных дорог Пекин-Шицзячжуан и Тяньцзинь-Циньхуандао, что свидетельствует о форсировании реализации в стране программы создания скоростной пассажирской железнодорожной сети протяженностью 12 тыс. км. В ГКРР сообщили, что реализация данного проекта смягчит напряженность перевозок на северном участке железнодорожной магистрали Пекин-Гуанчжоу и на железных дорогах, соединяющих Северо-Восточный и Северный Китай.

Линия Пекин-Шицзячжуан (административный центр пров. Хэбэй) является важной составной частью будущей пассажирской железнодорожной магистрали Пекин-Гуанчжоу-Шэньчжэнь. Ее протяженность — 278 км. Проектная скорость движения поездов — 200 км/час, в дальнейшем она может достигнуть 350 км/час. Общие инвестиции составят 25,1 млрд. юаней (3,12 млрд.долл.США).

Линия Тяньцзинь-Циньхуандао (пров.Хэбэй) — важная составная часть пассажирской железнодорожной магистрали Пекин-Шэньян-Харбин, которая свяжет столицу с административными центрами северо-восточных провинций Ляонин и Хэйлунцзян. Ее протяженность — 245 км. Проектная скорость движения поездов — 200 км/час, в дальнейшем она также сможет достигнуть 350 км/час. Общие инвестиции — 20,7 млрд. юаней (2,57 млрд.долл.). К 2020г. в Китае планируется довести общую протяженность железных дорог до 100 тыс.км. Синьхуа, 17.2.2006г.

— В 1996-2005гг. уровень безопасности полетов китайской авиации оказался выше, чем в мире, о чем заявил в Пекине Гао Хунфэн, замглавы гражданской авиации Китая. Он сказал, что в 1996-2005гг. коэффициент аварийности на млн. часов составил 0,42, что ниже среднемирового уровня (0,7 раза). За 2001-05гг. этот коэффициент составил 0,29 раза. Рекордный уровень развитых стран, составил 0,15 раза на млн. часов. Синьхуа, 14.2.2006г.

— В ближайшие 5 лет Китай будет ежегодно закупать 100 авиалайнеров. Об этом сообщил замначальника Главного государственного управления гражданской авиации КНР Гао Хунфэн пресс-канцелярии Госсовета КНР. По словам чиновни-

ка, такой план закупок иностранных авиалайнеров обусловлен стремительным ростом спроса на них на отечественном рынке: только в пред.г. 130 млн. населения Китая воспользовались услугами воздушных пассажирских перевозок.

Что касается возможности возникновения «избыточных мощностей» в области пассажирских перевозок на китайском рынке, то Гао Хунфэн пояснил, что упомянутый план составлен с учетом двух факторов развития гражданской авиации, а именно: спрос авиакомпаний, считающихся с развитием рынка, и целесообразность, с точки зрения обеспечения безопасной эксплуатации авиалайнеров. Что касается плана крупномасштабных закупок современных лайнеров на международном рынке, то, согласно прогнозу заместителя начальника Главного государственного управления гражданской авиации Китая, в ближайшие 5 лет в стране выявится проблема дефицита высококвалифицированного летного состава. В целях удовлетворения этой потребности необходимо за 5 лет подготовить 1000 пилотов и штурманов отечественной гражданской авиации. Синьхуа, 14.2.2006г.

— По первоначальным подсчетам, объем пассажирских перевозок гражданской авиации Китая в 2005г. составил 138 млн.чел., что выросло в 2 раза по сравнению с 2000г. Об этом заявил замглавы гражданской авиации КНР Гао Хунфэн 14 фев. Общий объем воздушных перевозок и объем почтовых перевозок, выполненные китайской авиацией Китая в пред.г., составил соответственно 25,92 млрд.т. км. и 3,035 млн.т., увеличившись на 111,6% и 89,2% соответственно по сравнению с 2000г.

На пресс-брифинге, устроенном пресс-канцелярией Госсовета КНР, Гао Хунфэн сказал, что в период десятой пятилетки китайская гражданская авиация, серьезно претворяя в жизнь стратегию развития гражданской авиации, всемерно продвинули реформу и открытость для внешнего мира, благодаря чему заметно повысилась транспортная способность, совокупный потенциал и международное положение.

Динамично растет обычный воздушный транспорт. По первоначальной статистике, в период десятой пятилетки воздушные полеты, выполненные обычной авиацией, составили 336 тыс. часов, или на 59% больше, чем в период девятого пятилетнего плана, среднегодовой прирост в течение пяти лет составил 11%.

Явно поднялся уровень авиационной безопасности. Постепенно улучшалось качество обслуживания. Средний коэффициент регулярности выполнения рейсов не ниже 80%. Быстро расширяется авиационный парк. На конец 2005г. в этой отрасли насчитывалось 863 транспортных самолета, или на 336 самолетов больше, чем в 2000г. Усилилось инженерно-техническое строительство гражданской авиации.

Были достигнуты богатые успехи в области инфраструктуры. За 5 лет общий объем капиталовложений в основные фонды в гражданской авиации составил 94,7 млрд. юаней. Был построен 21 новый аэропорт, реконструированы и расширены большое количество аэропортов. На конец 2005г. по всей стране имелось 142 аэропорта гражданской авиации. В строительство объектов контроля воздушной среды было вложено 7,8 млрд. юаней. Были сданы в эксплуатацию Пекинский, Шанхайский и Гуанчжоуский районные центры управления воз-

душным движением. Емкость системы питания горючего достигла 1,66 млн.куб.м., увеличившись на 380 тыс.куб.м. по сравнению с концом 2000г. «Женьминь Жибао», 14.2.2006г.

– 5 фев. успешно завершены монтажные работы наружной системы при возведении главного здания Южного железнодорожного вокзала в Шанхае, которое увенчано прозрачным куполом. Новый вокзал со стальными конструкциями весом чем в 8000 т. занимает территорию площадью 60 тыс.кв.м. Этот важный объект государственного значения станет одним из главных транспортных узлов, соединяющих Шанхай с внешним миром. Полным ходом идут монтажные работы электротехнического оборудования и отделочные работы Южного вокзала Шанхая. «Женьминь Жибао», 7.2.2006г.

– В 11 пятилетке (2006-10гг.) в Китае будут построены и реконструированы сельские автодороги общей протяженностью в 1,2 млн.км., в результате 95% волостей и поселков и 80% административных деревень будут охвачены сетью асфальтированных автодорог и автодорог с цементно-бетонным покрытием.

На всекитайском теле-селекторном совещании по вопросам строительства сельских автодорог, состоявшемся 6 фев., министр коммуникаций Ли Шэнлинь заявил, что к концу 2010г. общая протяженность сельских автодорог в Китае достигнет 1,8 млн.км., что увеличится чем на 300 тыс.км. по сравнению с 2005г. «Женьминь Жибао», 7.2.2006г.

– В праздник Весны, в так называемую «золотую неделю», по автодорогам внутренних районов Китая перевезено 203,4 млн. пассажиров, (прирост на 5,3%) Как сообщает министерство путей сообщения КНР, в период праздника Весны не зарегистрировано ни одного серьезного дорожно-транспортного происшествия (с числом жертв 10 чел.).

В указанный период в некоторых провинциях имели место сильные дожди, снег и туман, но в результате усилий местных транспортных служб не произошло ни одного случая задержек при перемещении пассажиров из-за плохой погоды. Число переместившихся в течение прошедшей недели по водным путям страны, как ожидается, составит 4,7 млн. пассажиров, что на 4,4% больше по сравнению с аналогичным периодом пред.г. Синьхуа, 5.2.2006г.

– Сянганский международный аэропорт планирует в течение ближайших 5 лет вложить 4,5 млрд. сянганских долл. (580 млн.ам.долл.) в работы, которые позволят значительно повысить его пропускную способность. Как сказал представитель аэропорта Пэн Динчжун, в 2005г. пассажирооборот Сянганского международного аэропорта составил 40, 74 млн. чел./раз, увеличившись на 9,7% по сравнению с 2004г., а грузооборот вырос на 9,9%. По его словам, ожидается, что после расширения годовой пассажирооборот аэропорта к 2025г. превысит 1 млн. чел./раз, а по грузообороту он станет крупнейшим в Азии. Синьхуа, 27.1.2006г.

– В период 11 пятилетки Китай будет ставить развитие водного транспорта на еще более выпуклое место. Пропускная способность приморских портов будет увеличиваться на 80%. В ближайшие пять лет упор будет сделан на строительство Шанхайского и других международных центров судоходства, создание системы транзитного транспорта контейнеров, угля, импортной нефти, газа и железных руд, улучшение судоходных условий и т. д.

Министр коммуникаций КНР Ли Шэнлинь сообщил, что в годы десятой пятилетки в Китае были построены и сданы в эксплуатацию 920 специальных причалов для контейнеровозов и для перевозок сырой нефти, железных руд и угля, в т.ч. 188 для судов, способных принимать суда водоизмещением в 10 тыс.т. и выше; среднегодовой прирост грузооборота и объем контейнерных перевозок портов составил соответственно 17,3 и 26,4%, увеличившись соответственно в 1,3, 1,7 и 2,1 раза по сравнению с показателями девятой пятилетки. На конец 2005г. в стране функционировали 1030 причалов, способных принимать суда водоизмещением в 10 тыс.т. и выше. Пропускная способность портов выросла на 540 млн.т. Китай занимает первое место в мире по грузообороту и объему контейнерных перевозок через порты. К концу минувшего года 10 китайских портов включены в список больших портов мира, грузооборот каждого из которых превышает 100 млн.т., в частности Шанхайский порт переработал 443 млн.т. грузов и поднялся с 4 места на 1 место в мире; по объему контейнерных перевозок Шанхайский и Шэньчжэньский порты вышли на 3 и 4 места в мире соответственно. «Женьминь Жибао», 16.1.2006г.

– На Всекитайском совещании по вопросам транспорта, в этом году в сельских районах страны будут построены и реконструированы 180 тыс.км. автодорог, в частности 130 тыс.км. асфальтированных и бетонных дорожных покрытий.

Министр коммуникаций КНР Ли Шэнлинь на совещании отметил, что в т.г. ожидается совершенствование системы по уходу за состоянием сельских шоссе, ускорение технической подготовки сотрудников ведомств по управлению автодорогами на западе и в бедных районах страны, а также развитие транспортного пассажирского сообщения в деревнях.

По его словам, министерство коммуникаций КНР в течение предстоящих 5 лет вложить 100 млрд. юаней (12 млрд.ам.долл.) в прокладку автодорог в деревнях и планирует к 2010г. охватить автодорожной сетью все административные территории деревень. Синьхуа, 16.1.2006г.

– Министры сообщения всех стран «восьмерки» вместе с министрами 5 азиатских стран и Австралии 12 янв. провели в Токио первую конференцию по международной транспортной безопасности, на которой был выдвинут ряд мер по борьбе с терроризмом, угрожающим наземным и морским перевозкам. Участники конференции обсудили безопасность морского транспорта и достигли консенсуса по обеспечению транспортной безопасности в Малаккском проливе, где до сих пор бесчинствуют пираты. Как планируется, в пятницу будет опубликована совместная декларация конференции. В министерском форуме принимают участие министры США, Великобритании, Франции, Германии, Италии, Канады, Японии, России, а также Китая, РК, Индонезии, Малайзии, Сингапура и Австралии. Синьхуа, 13.1.2006г.

– В 2005г. грузооборот самого крупного в Китае ж/д пункта пропуска Маньчжурия, который расположен на российско-китайской границе поселка Забайкальск Читинской обл., впервые превысил отметку в 16 млн. т. и достиг показателя в 16 556 659 т., что на 28,35%, чем в 2004г. Об этом 11 янв. сообщили в читинском областном Комитете международного сотрудничества, внешнеэконо-

мических связей и туризма со ссылкой на маньчжурскую таможеню.

В соответствии с требованиями местного народного правительства по созданию в Маньчжурии «большого пункта пропуска», таможеня «шаг за шагом углубляет и улучшает работу по пропуску грузов, разрабатывает и внедряет систему управления грузопотоками, осуществляет поворот от устаревшей системы организации работы под девизом «главное — это интересы административных органов» к новой, прогрессивной системе под девизом «главное — это интересы клиента».

Маньчжурская таможеня усилила контроль за деятельностью импортно-экспортных предприятий, создала базу данных участников внешнеэкономической деятельности, куда занесены сведения как о самих участниках, так и о совершенных ими экспортно-импортных операциях. Таможеня оснащена современным высокоэффективным контрольным оборудованием, позволяющим дистанционно просматривать содержимое грузовых вагонов. Современные информационные технологии также позволили существенно увеличить грузооборот на ж/д пункте пропуска. ИА Regnum, 12.1.2006г.

— Частная железнодорожная компания планирует пустить между Шанхаем и Тибетом роскошный поезд «Экспресс Дракона», путешествие на котором будет обходиться 1 тыс.долл. в день. Этот проект, запуск которого запланирован на апр.2007г., обойдется в 130 млн.долл.». «Экспресс Дракона» будет копировать знаменитые «Восточные экспрессы», которые курсируют между Стамбулом и Парижем, а также между Сингапуром и Бангкоком. Шестидневное путешествие между Парижем и Стамбулом обходится в 7,3 тыс.долл., в то время как аналогичная поездка между Бангкоком и Сингапуром стоит 1,7 тыс.долл., отмечает «Стандарт». Осуществлением проекта займется частная китайская компания Рейл Партнерс (Rail-Partners), которая собирается использовать займы для строительства 51 роскошного вагона. Сбором средств будет заниматься одна из крупнейших французских финансовых групп Сосьете Женераль (Societe General).

Поезда будут курсировать между крупнейшим городом Китая Шанхаем и столицей горного Тибета — Лхасой. По пути экспресс будет делать остановки в Пекине и Сиане в центральной части Китая. Внутренние интерьеры поезда будут разработаны компанией Aman Resorts, специализирующейся на интерьерах для элитных отелей в экзотических уголках мира. В купе будут установлены огромные двуспальные кровати, ванны и душ, пассажирам будет предоставляться возможность заказа ужина из вагона-ресторана. Новая услуга рассчитана как на богатых иностранных туристов, так и на состоятельных китайцев, которые хотели бы с комфортом посмотреть на красоты Тибета.

Строительство железнодорожной дороги из Лхасы в соседнюю провинцию Цинхай было закончено в середине окт. пред.г. и обошлось в 4,7 млрд.долл. Средняя скорость движения составит 100 км. в час. Цинхай-Тибетская железная дорога на сегодня считается самой высокогорной в мире. Некоторые ее участки пролегают на высоте 5072 м. над уровнем моря. Протяженность полотна — 1142 км., 960 км. проходят на высоте 4 тыс.м. Первые обычные поезда будут пущены по этому маршруту

уже летом 2005г. Путешествие между Шанхаем и Лхасой будет занимать двух дней при стоимости поездки равной половине цены авиабилета. РИА «Новости», 9.1.2006г.

— В период 11 пятилетки (2006-10гг.) в Китае будет завершена прокладка 9800 км. железных дорог, предназначенных для пассажирских перевозок. Об этом заявил министр железных дорог КНР Лю Чжицзюнь.

По его словам, протяженность железных дорог, скорость движения поездов по которым превышает 300 км/ч, составит 5457 км. В стране намечены 28 объектов, связанных с прокладкой такого типа железных дорог и уже в этом году приступят к реализации 13 из них наряду с осуществляемыми в данный момент 11. Синьхуа, 9.1.2006г.

— В 2005г. в основные фонды порта Тяньцзинь было вложено 4,9 млрд. юаней (605 млн.долл.США), что позволило ускорить процесс его превращения в ведущий международный порт.

В период 10 пятилетки (2001-05гг.) на портовое строительство было ассигновано 12,85 млрд. юаней, благодаря чему пропускная способность порта повысилась на 93,62 млн.т. Если в период 9 пятилетки площадь Тяньцзиньского порта составляла 22,7 кв.км., то за годы 10 пятилетки она увеличилась до 47 кв.км. Синьхуа, 9.1.2006г.

— Янцзы — крупнейшая в Китае и Азии и третья по протяженности река на планете — вышла на 1 место в мире по объему перевезенных по ней грузов, опередив Миссисипи и Рейн. Замначальника департамента речных перевозок министерства путей сообщения КНР Цао Дэшэн сообщил, что в 2004г. объем грузоперевозок по Янцзы достиг 730 млн.т., в то время, как на реках Миссисипи и Рейн он составлял соответственно 460 и 310 млн.т. На 7 провинций и 2 города центрального подчинения, через которые протекает Янцзы, приходится 41% ВВП Китая. На Янцзы приходится 80% объема внутренних речных грузоперевозок в стране. Синьхуа, 6.1.2006г.

— По данным министерства железных дорог КНР, в 2005г. объем грузовых перевозок через железнодорожные контрольно-пропускные пункты страны составил 45,8 млн.т., что на 22,4% больше, чем в 2004г.

Грузооборот КПП Маньчжурия, Эрлянь (автономный район Внутренняя Монголия), Суйфэньхэ (пров.Хэйлунцзян) и Алашанькоу (Синьцзян-Уйгурский автономный район) составил 43,41 млн.т., увеличившись на 8,6 млн.т. или на 24,7% по сравнению с пред.г. Объем ввезенных и вывезенных товаров составил 39,31 млн.т. и 4,1 млн.т. соответственно.

В 2005г. объем ввоза нефти через китайские железнодорожные КПП достиг 9,33 млн.т. с приростом на 1,8 млн.т., объем ввоза леса — 15,99 млн.т. (прирост — 3,73 млн.т.). Синьхуа, 6.1.2006г.

— Как стало известно в Цзянсуском отделении Китайского объединения по строительству железных дорог, к июлю 2006г. будет завершена реконструкция 1453 км. железнодорожной линии Пекин-Шанхай. По окончании электрификации магистральной, скорость движения поездов по ней достигнет 200 км. в час. На участке в пров. Цзянсу ведутся интенсивные работы на 10 строительных объектах, связанных с реконструкцией магистрали. Синьхуа, 6.1.2006г.



– В первый рабочий день нового года поступило официальное сообщение о решении снять к концу марта т.г. ограничения на движение малолитражных автомобилей. По мере роста цен на бензин, малолитражки пользуются все большей популярностью среди автолюбителей. В I пол. 2005г. треть проданных на внутреннем рынке автомобилей пришлась на машины с объемом двигателя не превышающим 1,0 л.

По сообщению госкомитета по делам развития и реформ КНР, ограничения на движение малолитражных автомобилей по основным городским трассам были введены в качестве меры борьбы с дорожными пробками. Практика показала, что такого рода автомобили, отличающиеся экономным расходом топлива и способствующие охране окружающей среды, способствуют решению транспортных проблем, поэтому их эксплуатация будет поощряться.

В последние годы в 80 городах 22 провинций Китая был введен ряд «дискриминационных» мер в отношении малолитражных автомобилей. В столице запрещено движение по центральному проспекту Чанъаньцзе, а также скоростным автодорогам второго и третьего транспортных колец автомобилей, объем двигателя которых не превышает 1 л. Синьхуа, 5.1.2006г.

– Замминистра путей сообщения КНР Сюй Цзюань 4 янв. отметил, что в период десятой пятилетки (2001-05гг.) в отечественной отрасли водного транспорта произошли большие изменения. За указанный период в стране была значительно смягчена напряженность в пропускной способности морских портов.

Пропускная способность морских портов увеличилась на 830 млн.т., а внутренних речных линий – на 35 млн.т. Китай располагает флотом из 211 тыс. грузовых судов общей грузоподъемностью 86,173 млн.т. В пред.г. грузооборот портов страны достиг 5 млрд.т. Объем контейнерных перевозок составил 75 млн. стандартных контейнеров. Синьхуа, 5.1.2006г.

– Как сообщили в управлении железных дорог Хухото, в течение 3 лет Китай намерен вложить 20 млрд. юаней (2,5 млрд. ам. долл.) в железнодорожное строительство в автономном районе Внутренняя Монголия. За прошедшие 30 лет данное ведомство выделило на инфраструктурное строительство 5 млрд. юаней.

В этом году ожидается начало работ по прокладке железнодорожной магистрали Баотоу-Шэньму и электрификация железных дорог Датун-Баотоу и Баотоу-Хуэйунун. В I пол. 2006г. планируется завершение строительства железной дороги Хухото-Джунгар, эксплуатация которой начнется во II пол. 2006г. К концу также ожидается завершение прокладки железной дороги Дуншэн-Ухай. Общая протяженность строящихся во Внутренней Монголии железных дорог составляет 2500 км. Синьхуа, 4.1.2006г.

– 30 дек. в Южном Китае открыта первая скоростная автострада протяженностью в 55,5 км., соединяющая Гуанси-Чжуанский автономный район и пров. Юньнань. Капиталовложения в строительство объекта составили 1,7 млрд. юаней (1 долл.США = 8,07 юаня)

28 дек. здесь была сдана в эксплуатацию первая в Китае скоростная автомагистраль, связывающая Гуанси и страны АСЕАН. По окончании строи-

тельства и после ввода в строй данных объектов общая протяженность скоростных автомагистралей в Гуанси достигла 1411 км. Синьхуа, 31.12.2005г.

– 28 дек., по завершении строительства, введена в эксплуатацию первая скоростная автомагистраль между г.Наньнин Гуанси-Чжуанского автономного района и КПП Юйгуань на границе Китая и Вьетнама; трасса подведена к вьетнамскому шоссе.

Капиталовложения в строительство указанного шоссе протяженностью в 179,2 км. составили 3,714 млрд. юаней (1 долл.США = 8,07 юаня). Автотрасса имеет 4 полосы движения. После открытия этой автотрассы вдвое сократится время пути из г.Наньнин до границы Китая и Вьетнама; одновременно, чтобы добраться из г.Наньнин до столицы Вьетнама Ханой потребуется 5 час. Синьхуа, 29.12.2005г.

– В г.Ханчжоу – административном центре пров.Чжэцзян (Восточный Китай) – официально началось строительство 9 моста через р.Цяньтанцзян; основная конструкция сооружения состоит из двух подвесных и одного стального моста.

Согласно сообщению городского управления по делам транспорта, начало строительства нового моста, соединяющего зону технико-экономического освоения г. Ханчжоу и район Сяошань, является важным проектом в плане расширения города на восток. Протяженность моста составит 4,332 км. Движение по нему будет осуществляться по восьми полосам со скоростью 80 км/час. На строительство нового моста будет выделено 1,89 млрд. юаней (1 долл.США = 8,07 юаня). По плану, эксплуатация начнется в конце 2008г. Синьхуа, 29.12.2005г.

– Открыто движение по скоростной автодороге, связывающей г.Нинбо и Цзиньхуа в пров.Чжэцзян (Восточный Китай). Строительство этой 4-полосной автотрассы протяженностью 185 км. началось в нояб. 2002г., в него было вложено 7,25 млрд. юаней (1 долл.США = 8,07 юаня). После открытия движения на дорогу от Нинбо до Цзиньхуа потребуется только 2 часа, расстояние между двумя городами сократится примерно на 100 км. Синьхуа, 29.12.2005г.

– С завершением строительства электрифицированной железной дороги Чунцинуайхуа протяженность электрифицированных стальных трасс в Китае уже превысила 20 тыс.км. В период 10 пятилетки (2001-05гг.) были построены электрифицированные железные дороги общей протяженностью 5000 км., в т.ч. второй путь Баоцзи-Ланьчжоу, железные дороги Ланьчжоу-Увэй, Харбин-Далынь, Чунцинуайхуа, специальная пассажирская железнодорожная линия Циньхуандао-Шэньян и т. д. В конце 2005г. по всей стране были сданы в эксплуатацию 43 электрифицированные железные дороги, общая протяженность которых достигла 20132 км. Запланировано в 2006г. ввести в эксплуатацию электрифицированные железные дороги протяженностью 4000 км., в т.ч. железные дороги Циндао-Цзинань, Ханчжоу (пров. Чжэцзян)-Чжучжоу (пров.Хунань), Пекин-Шанхай, скорость движения поезда достигнет 200 км. в час. Будет полностью завершена реконструкция и электрификация 1450-км. железнодорожной магистрали, соединяющая Пекин и Шанхай. «Женьминь Жибао», 28.12.2005г.

– В период 11 пятилетки (2006-10гг.) начнется строительство второй скоростной автодороги, связывающей Шанхай с Нанкином (административный центр восточно-китайской пров.Цзянсу).

По плану, новая 6-полосная автострада, начинающаяся в районе Цзяннин г. Нанкин, пройдет через гг. Чанчжоу, Уси и Сучжоу.

Движение по имеющейся 4-полосной скоростной автодороге Шанхай-Нанкин было открыто в 1996г. В связи с быстрым ростом потока автомашин в мае 2003г. началось расширение этой магистрали, после завершения которого автострада станет 8-полосной. Синьхуа, 28.12.2005г.

— На 26 дек., грузооборот порта Нанкин (Восточный Китай) превысил 100 млн.т. и достиг 104,9 млн.т., объем контейнерных перевозок — 593 тыс. стандартных контейнеров. В 2005г. грузооборот порта составит 106 млн.т., а объем контейнерных перевозок — 600 тыс. стандартных контейнеров.

Начальник управления коммуникаций Нанкина Пан Шуньгэнь сообщил, что в период 11 пятилетки (2006-10гг.) город вложит 7 млрд. юаней (864 млн.долл.США) в строительство порта. К 2010г. его грузооборот достигнет 170 млн.т., а объем контейнерных перевозок — 2,2 млн. стандартных контейнеров. Синьхуа, 28.12.2005г.

— По данным крупнейшей в мире судоходной компании Maersk, темпы загрузки и выгрузки контейнеров в порту Циндао (пров. Шаньдун, Восточный Китай) составляют 180 шт. в час, по этому показателю Циндао лидирует в мире.

На конец 2 декады дек., грузооборот порта Циндао составил 6 млн. стандартных контейнеров, что знаменовало досрочное выполнение годового плана. Порт Циндао занимает 2 место в стране по объему внешнеторговых грузовых перевозок и первое место в мире по объему перевозок руды. Важнейшим моментом в развитии порта является высокая эффективность работы, что позволяет судоходным компаниям значительно снизить себестоимость. Синьхуа, 27.12.2005г.

— Сдана в эксплуатацию автотрасса между Чунсикэ и Цзуньи пров. Гуйчжоу, открыто сообщение по скоростной автостраде общей протяженностью 1314 км., ведущей к морю, которая соединяет г. Чунцин, провинцию Гуйчжоу и Гуанси-чжуанский автономный район в Юго-Западном Китае.

Новая скоростная автодорога, которая берет начало на севере от Чунцина и кончается в южном городе Чжаньцзяне провинции Гуандун, является важным транспортно-инфраструктурным объектом в рамках масштабного освоения Западного Китая.

После ввода в строй новой скоростной автомагистрали время движения между Чунцином и Чжаньцзяном составляет 15 часов. Раньше на езде на машине по 440 км. дороге между Чунцином и Гуйяном нужно было тратить 1-2 дня. «Женьминь Жибао», 27.12.2005г.

— Синьцзян-Уйгурский автономный район (СУАР) планирует выделить в ближайшие 20 лет 200 млрд. юаней на строительство Нового шелкового пути. Планируется построить скоростные автодороги, которые, проходя через Ганьсу и Внутреннюю Монголию, соединяют Урумчи с Пекином, это позволит расширить связь между Синьцзяном и Пекином, а также восточным районом страны, укоротить морской путь из Синьцзяна и Центральной Азии.

Новый шелковый путь представляет собой современную дорожную сеть, соединяющую внутренний район Китая с промышленным центром Западной Европы, связывающую Китай со стра-

нами Центральной, Западной, Южной Азии, Восточной, Южной и Западной Европы. Протяженность пути на территории Китая составляет 4395 км., в частности синьцзянский участок — 1476 км. Эт.е. также самая длинная автомагистраль государственного значения в стране.

В «плане развития автодорожной сети Синьцзяна на 2001-10гг.» предусматривается, что в 2020г. общая протяженность автомобильных дорог в Синьцзяне достигнет 150 тыс.км. Автодороги государственного значения номер 312 и 314, т.е. участки Нового шелкового пути и азиатского дорожной сети на территории СУАР, будут превращены в скоростные автострады. «Женьминь Жибао», 26.12.2005г.

— По данным министерства общественной безопасности КНР, к концу 2004г. в стране насчитывалось 107 млн. автомашин и 116 млн. водителей, что соответственно в 13 и 11 раз больше по сравнению с показателями 20-летней давности. Безопасность движения на автодорогах протяженностью 1 млн.км. обеспечивали 100 тыс. полицейских-регулирующих.

В пред.г. в стране было зарегистрировано 210 млн. нарушений правил дорожного движения и наказано 150 млн. нарушителей. К концу 2004г. общая протяженность автотрасс государственной категории достигла 1,52 млн.км., скоростных автострад — 34, 3 тыс.км.

По словам представителя министерства, главными причинами роста числа ДТП в Китае стали быстрый рост количества автомобилей и водителей-новичков, а также ускоряющиеся темпы автодорожного строительства, неналаженная инфраструктура и отсталые методы управления дорожным движением. Синьхуа, 22.12.2005г.

— Китайская авиакомпания «Эр Чайна Эр Карго» и немецкая авиакомпания «Люфтганза» совместно открыли регулярную грузовую авиалинию Чэнду (пров. Сычуань)-Пекин-Франкфурт. Это первая грузовая авиалиния, связывающая западные районы страны и Европу.

По указанному маршруту выполняют рейсы грузовые лайнеры «Боинг 747-200». По четвергам и воскресениям самолеты вылетают из аэропорта г. Чэнду в 22:30 (по пекинскому времени) и после остановки в Пекине приземляются во Франкфурте в 7:30 (по местному времени).

Германия — крупнейший в Европе торговый партнер западно-китайской пров. Сычуань. В последние годы объем грузов, доставленных из г. Чэнду в Европу самолетами, ежегодно увеличивается на 20%. Пассажирская авиалиния по этому маршруту уже открылась в сент. 2005г. Синьхуа, 20.12.2005г.

— По сообщению представительства Азиатского банка развития в Китае, руководство банка утвердило решение о предоставлении кредита на 208 млн.долл. для осуществления проекта сооружения скоростной автострады в пров. Хунань.

Строительство этой автострады будет осуществляться в одном из самых бедных районов Китая, экономическое развитие которого на протяжении длительного времени было ограничено ввиду неразвитости дорожной инфраструктуры. Сооружение скоростной автодороги будет содействовать ускорению экономического развития районов проживания национальных меньшинств. Общие ассигнования на этот проект составят 519

млн.долл., из которых 59,74 млн. вложит министерство транспорта КНР, 94, 58 млн. — правительство пров.Хунань, а 157 млн.долл. на условиях кредита предоставит Государственный банк развития. Синьхуа, 19.12.2005г.

— Ледовые переправы в Китай через р.Амур откроют не раньше янв. 2006г. Местные гидрологи сейчас готовят информацию для принятия решения о запуске ледовых дорог, сообщила 13 дек. ведущий специалист Амурского Гидрометцентра Елена Печкина.

В Приамурье официально действуют три международных переправы: «Благовещенск-Хэйхэ», «Джалинда-Мохэ» и «Поярково-Сюнькэ». «Максимально допустимая нагрузка при движении по ледовой переправе — 40 т., что возможно при толщине льда 78 см. Учитывая климат Амурской обл., такая толщина льда формируется только к концу зимы, в фев.», — сказала Печкина.

Сейчас на участке северной ледовой переправы «Джалинда-Мохэ» толщина льда у берега составляет 50 см. Амурские гидрологи совместно с областной комиссией по контролю за состоянием ледовых переправ с 19 по 29 дек. проверят их готовность к эксплуатации на юге области. Точная дата открытия ледовых дорог будет объявлена в конце дек. Специалисты предполагают, что открытие направлений «Благовещенск-Хэйхэ» и «Благовещенск-остров Б. Хэйхэ» состоится ориентировочно 3-5 янв. ИА Regnum, 13.12.2005г.

— В янв.-окт. 2005г. объем торговли Китая со странами СНГ, расположенными вдоль трансконтинентальной евразийской магистрали, возрос по сравнению с аналогичным периодом пред.г. на 41,3% и достиг 33,9 млрд.долл.США. Эти цифры привел замминистра коммерции КНР Вэй Цзяньго 6 дек. на международном симпозиуме, открывшемся в городе Сюйчжоу (пров.Цзянсу, Восточный Китай). «Нет сомнений, что стремительное развитие торгово-экономических отношений Азия-Европа свидетельствует о формирующемся огромном рынке на пространстве, по которому тянется трансконтинентальный евразийский «мост», — заявил замминистра.

Товарооборот Китая с европейскими странами, находящимися в указанном регионе, достиг 219,8 млрд.долл. Это на 26,1% больше, чем за первые 10 месяцев 2004г.

Вопросы экономического сотрудничества в этом регионе находятся в центре внимания симпозиума, в котором принимают участие 300 представителей заинтересованных стран. В своем выступлении представитель программы развития ООН уделит особое внимание сотрудничеству стран Центральной Азии с Китаем, который превращается в крупнейшего торгового партнера и инвестора для центральноазиатского региона. По его словам, весьма широк круг сфер, в которых Китай и страны Центральной Азии могут наладить сотрудничество. Помимо инвестиций и экспорта, последних интересуют также китайская промышленность и высокие технологии, особенно технологии, способствующие развитию среднего и малого бизнеса, отметил он.

Трансконтинентальная евразийская магистраль, берущая начало в китайском городе Ляньюньган и тянущаяся к портам в Нидерландах и Бельгии, соединяет 40 стран Азии и Европы. Ее протяженность — 10900 км., китайский участок составляет 4313 км. Синьхуа, 7.12.2005г.

— Всего за 11 месяцев 2005г. в КНР Восточно-Сибирская железная дорога перевезла 7,09 млн. т. сырой нефти. Этот показатель выше аналогичного периода 2004г. на 35,8% — за одиннадцать месяцев пред.г. через пограничные переходы проследовало 5,22 млн. т. сырой нефти. Как сообщили в службе по связям с общественностью ВСЖД, в янв.-окт. через пограничный переход Забайкальск было перевезено 4,71 млн. т., что выше показателя аналогичного периода 2004г. на 1,85 млн. т. (рост составил 65%), через Наушки — 2,37 млн. т. (рост к 2004г. — 0,5%).

В нояб. через пограничные переходы Забайкальск и Наушки Восточно-Сибирская железная дорога перевезла 648,9 тыс.т. сырой нефти, тогда как в пред.г. этот показатель составлял 314,7 тыс.т. Рост по сравнению к аналогичному периоду пред.г. составил 106,2%. В т.ч. в нояб. через пограничный переход Наушки было перевезено 199 тыс.т., через Забайкальск — 449 тыс.т. ИА Regnum, 6.12.2005г.

— В Китае началось строительство первой железной дороги с участием негосударственного капитала — Цюйчжоу-Чаншань, что станет началом открытия китайского рынка железнодорожного строительства для негосударственных предприятий. Инвесторы проекта — министерство железных дорог КНР, Чаншаньская цементная компания при негосударственном объединении «Гуаньюй» и народное правительство уезда Чаншань, на них будет приходиться соответственно 35, 34 и 31% капиталовложений. Протяженность новой железной дороги — 41 км., общие вложения — 675 млн. юаней (83 млн.долл.), проектная скорость движения поездов-до 140 км. Строительство намечено завершить в мае 2007г. Синьхуа, 1.12.2005г.

— В Синьцзян-Уйгурском автономном районе ускоренными темпами ведется строительство второй в СУАР автотрассы высшего уровня, пролегающей через пустыню Такла-Макан. Согласно проекту, протяженность автодороги составит 423,5 км. Она соединит Хотан на южной оконечности пустыни Такла-Макан с городами Акэсу и Арал в северной части пустыни. Общая сумма инвестиций в строительство сооружения составит 1,05 млрд. юаней (1 долл.США = 8,09 юаня). Автомагистраль через пустыню Такла-Макан будет сдана в эксплуатацию в сент. 2007г. Ожидается, что будущая автотрасса придает дополнительный импульс развитию местного туризма. Синьхуа, 30.10.2005г.

— 24 окт. в Сянгане важный северный город-порт Яньтай проводил тендер по 12 основным проектам на 2 млрд.долл. Мероприятие имело целью привлечение инвестиций. По данным, среди этих 12 основных проектов строительный объект западной части порта Яньтая, проект ж/д парама из Даляня в Яньтай, строительство нового порта Пэнлай, строительство приморского торгового центра и т.д. Проекты касаются строительства инфраструктурных объектов, благоустройства города, улучшения жилой и социальной среды Яньтая и Даляня, а также охватывают сферы товарного обращения и туристических услуг. Проект ж/д парама из Даляня в Яньтай является крупнейшим — сумма инвестирований составляет 291 млн.долл.

В ходе тендера мэр Яньтая отметил, что как знаменитый международный финансовый и торговый центр, а также крупный судоходный узел Сянган

обладает преимуществами в области финансов, менеджмента и информатики. А Яньтай как быстро развивающийся город в изобилии обладает «рабочими руками» и имеет широкий рынок. Поэтому сферы для сотрудничества между этими двумя городами достаточно широки. Яньтай — узловой порт внешней торговли в Северном Китае — имеет прямое сообщение с более чем 100 портами, представляющими более чем 70 стран и районов мира. Зарубежные инвестиции в Яньтай насчитывают 12 млрд.900 млн.долл. Синьхуа, 26.10.2005г.

— 23 окт. была сдана в эксплуатацию скоростная автомагистраль Хшактал-Корла, протяженностью 92,4 км., которая является составной частью госавтодороги — 314. Это первая скоростная автомагистраль в южной части Синьцзян-Уйгурского автономного района. Общая сумма инвестиций в строительство данной автомагистрали достигла 2,43 млрд. юаней (1 долл.США = 8,10 юаня). Сооружение дороги началось в конце 2002г. Ввод трассы в эксплуатацию позволил сократить время пути от Урумчи/административный центр СУАР) до Корлы с более чем 10 до 6 час. и увеличить общую протяженность скоростных автодорог в Синьцзяне до 1200 км. Синьхуа, 25.10.2005г.

— На днях стартовало строительство ж/д ветви Юнчжоу (пров. Хунань)-Юйлинь (Гуанси-Чжуанский автономный район) общей протяженностью в 1179,86 км. Названный стальной путь станет участком ж/д магистрали, которая свяжет г. Лоян пров. Хэнань и портовой г.Чжаньцзян пров. Гуандун. Предполагается, что этот объект позволит значительно повысить способность ж/д перевозок в Центральном и Южном Китае. Синьхуа, 24.10.2005г.

— В 2005г. в Синьцзяне были построены новые автомобильные дороги общей протяженностью на 965,9 км., общий объем капиталовложений в их строительство составил более 6 млрд. юаней (1 долл.США = 8,0924 юаня). Запланировано начать в октябре строительство автодороги протяженностью в 366 км., соединяющей Хами и Турфан. Об этом проинформировал представитель администрации Синьцзян-уйгурского автономного района (СУАР) 24 окт. на пресс-брифинге, состоявшемся в Урумчи.

В числе новых автодорог.

Первая: высококлассная шоссеяная дорога, связывающая Куйтунь и озеро Сайлиму. Ее протяженность составляет более 300 км. В ее строительство было вложено свыше 3 млрд. юаней. Это есть шоссеяная магистраль в экономической зоне к северу Тяньшаньских гор. С открытием движения по автодороге Куйтунь-Сайлиму полностью завершено строительство участка государственной автомагистрали Ляньюньган-Хоргос, находящегося на территории Синьцзяна.

Вторая: скоростная автострада Хэшо-Курлэ. Ее общая протяженность — свыше 90 км. В ее строительство было вложено более 2,4 млрд. юаней. Это первая скоростная автострада в южной части Синьцзяна. Благодаря открытию движения по ней намного улучшились транспортные условия в Южном Синьцзяне.

Третья: автомобильная дорога Жоцян-Миньфэн протяженностью в более 570 км. Общая сумма капиталовложений в ее строительство составила 1 млрд. юаней. Эта автодорога обходит известную пустыню Такла-Макан.

По сообщению зампредрправления СУАР Чэнь Лэя, в нынешнем году началось строительство также автомагистрали, соединяющей Хами и Турфан. Общий объем капиталовложений в нее составляет 3,8 млрд. юаней. Как предполагается, эта новая автодорога, которая будет построена в 2007г., является важной составной частью евро-азиатского трансконтинентального моста и послужит большим импульсом к развитию внешней торговли Китая. Протяженность действующих скоростных автодорог и первоклассных автодорог в Синьцзяне составляет более 1200 км. Синьхуа, 24.10.2005г.

— 23 окт. официально введен в строй синьцзянский участок Куйтунь-Сайлим на ведущей государственной автомагистрали В-312, что означает официальное открытие движения по всей государственной автомагистрали Ляньюньган-Хоргос. Автострада высокого класса Куйтунь-Сайлим, протяженностью в 302 км., которая соединяет Центральную Азию и Европу, является важным участком ведущей государственной автомагистрали Ляньюньган-Хоргос. Строительство объекта началось в июле 2002г. Синьхуа, 24.10.2005г.

— Премьер-министр РФ Михаил Фрадков подписал распоряжение, в соответствии с которым одобрен проект межправительственного соглашения между Россией и Китаем о совместном строительстве нового моста на месте существующего пограничного мостового перехода через р.Аргунь. Как говорится в сообщении Департамента правительственной информации, мост расположен в районе пос. Староцурухайтуй (Читинская область, Российская Федерация) и села Хэйшаньтоу (Автономный район Внутренняя Монголия, КНР). Длина переправы составляет не менее 126,7 м., ширина — не менее 7,5 м. Чистое расстояние между поверхностями моста и воды — 9,5 м. После ввода в эксплуатацию новый мост становится совместной собственностью Читинской области и народного правительства г.Аргунь Автономного района Внутренняя Монголия. ИА «Росбалт», 24.10.2005г.

— Минкоммуникаций также будет поддерживать строительство автодорог в Синьцзяне. В ходе XI пятилетки в регионе планируется построить сеть магистралей государственного значения, а также путей сообщения между провинциями. В частности, один из акцентов делается на ускорении строительства участка высокоскоростной магистрали «Ляньюньган-Хоргос», а точнее, планируется полное его завершение к концу 2010г. Акцентируется внимание на строительстве автомагистрали, которая объединит трассы на севере и юге Синьцзяна. С севера будущий коридор будет тянуться по маршруту «Алтай-Куйтунь», далее — по трассе «Тяньшань-Аксу», и выйдет по выстроенной в пустыне магистрали к г.Хотан.

В ходе XI пятилетки в Синьцзяне огромное внимание будет уделяться и развитию ж/д инфраструктуры. Строительство железной дороги «Цзиньхэ-Кульджа-Коргас» будет завершено к концу 2007г. Ведется интенсивная подготовка к созданию трех других ж/д маршрутов, которое запланировано на следующий год. Три вышеупомянутые маршрута свяжут Урумчи и Алашань, Турфан и Корлу, а также Куйтунь и Алтай. Интенсивно ведется подготовка к старту строительных работ на данных направлениях. Согласно плану XI пятилетки, в случае, если для этого сформируется достаточное количество условий, в Синьцзяне при-

ступят к строительству железных дорог по маршрутам «Каши-Хотан», «Каши-Киргизия» и «Каши-Узбекистан». Долгосрочное планирование предполагает формирование в Синьцзяне к 2020г. развитой сети железных дорог. «Женьминь Жибао», 19.10.2005г.

— Мурманский морской торговый порт может быть использован в качестве транзитного порта при перевозках грузов из Китая в США. Эту точку зрения высказал министр транспорта Игорь Левитин на совещании по вопросам развития транспортного и рыболовецкого комплексов Мурманской обл., сообщает *Seanews.ru*.

По словам Левитина, объем перевозок из Китая в США составляет 18 млн. контейнеров в год. В связи с этим Китай предложил России использовать Транссибирскую магистраль для транзитных перевозок 4 млн. контейнеров в год, которые будут затем направляться в порты восточного побережья США. Мурманск выглядит наиболее предпочтительным для размещения перегрузочного контейнерного терминала, считает Левитин. А если в Мурманске еще создать свободную таможенную зону, в которой может осуществляться пакетирование грузов, то конкурентоспособность порта существенно повысится. *ИА Regnum*, 12.10.2005г.

— По сообщению министерства путей сообщения Китая, в 2003-04гг. в сельских районах страны было проложено в общей сложности 352 тыс.км. шоссейных дорог, в т.ч. 192 тыс.км. асфальтовых и бетонированных дорог, что превысило общую протяженность таких шоссейных дорог, построенных в сельских районах начиная с 1949г., т.е. за все годы существования нового Китая. Медленное развитие транспортного сообщения в сельских районах Китая было связано с финансовыми трудностями местных правительств и населения. В конце 2004 г. в 54 тыс. сел еще не имелось шоссейных дорог.

В нынешнем году Госсовет принял Всекитайскую программу строительства сельских шоссейных дорог, согласно которой за первые 20 лет века все сельские районы будут охвачены шоссейными дорогами. Министр путей сообщения КНР Чжан Чуньсянь сообщил, что в течение ближайших 5 лет, начиная с 2006г., из центрального бюджета будет выделено 100 млрд. юаней (1 ам. долл. = 8,09 юаня) на прокладку сельских шоссейных дорог. К 2020г. общая протяженность шоссейных дорог в сельских районах составит 2,5 млн.км. *Синьхуа*, 11.10.2005г.

— Китай готов рассмотреть четыре проекта, представленные Таджикистаном в области реконструкции дорог, строительства тоннеля и в области коммуникации, об этом 10 окт. сообщила советник по торгово-экономическим вопросам посольства КНР в Таджикистане Цзинь Юйлун. Таджикское правительство представило китайским властям проект реконструкции автодороги Душанбе-Айни-уджанд-Чанак, а также строительство автомобильного тоннеля под перевалом Шахристан. Реализация этих двух проектов позволят обеспечить наземное сообщение между севером и центральной части страны. Цзинь Юйлун также добавила, что данные проекты будут рассматриваться в рамках реализации Проекта правительства КНР о выделении 900 млн.долл. для финансирования различных проектов стран Шанхайской организации сотрудничества (ШОС). *ИА Regnum*, 10.10.2005г.

— К концу нояб. т.г. в северо-западной провинции Ганьсу будет завершено строительство железной дороги Цзюцюань-Дуньхуан. По плану, она будет сдана в эксплуатацию в декабре. Протяженность железной дороги составляет 164 км. Общий объем капиталовложений — 670 млн. юаней (83 млн.долл.США). Ее проектная пропускная способность — 1,58 млн.чел. и 3,89 млн.т. груза в год. Прокладка дороги началась 7 сент. 2004г., на ней построено более 300 мостов и туннелей. «Женьминь Жибао», 9.10.2005г.

— 7 окт. официально открыто движение по 3 Нанкинскому мосту через р.Янцзы, который является первым в мире дугообразным мостом со стальными пилонами и наклонными фермами. Этот новый мост расположен в 19 км. от Большого Нанкинского моста через Янцзы. Его строительство началось 29 авг. 2003г. Общая протяженность моста составляет 15,6 км., длина главного пролета — 648 м. Как сообщил секретарь Нанкинского городского комитета КПК Ло Чжицзюнь, Нанкинский мост является важной составной частью шоссейной магистрали, соединяющей мегаполис Шанхай с административным центром юго-западной пров. Сычуань г.Чэнду. Его возведение позволило значительно смягчить напряженность в области перевозки грузов через р.Янцзы. «Женьминь Жибао», 8.10.2005г.

— В Восточном Китае начато строительство вантового моста, который свяжет г.г.Сучжоу и Наньтун. Его общая длина составит 32,4 км. Капиталовложения в проект, реализация которого завершится к концу 2008г., составят 6,45 млрд. юаней (796 млн.долл.США). Основной пролет нового моста достигнет 1088 м. и станет самым протяженным среди аналогов в мире. Мост займет первое место в мире по высоте пилонов — 300,4 м. и длине стальных тросов — 577 м. По словам представителя минкоммуникаций КНР, мост станет символом превращения Китая в мировую мостостроительную державу. *Синьхуа*, 4.10.2005г.

— 30 сент. в г.Фуцин юго-восточной провинции Фуцзянь официально начато строительство железной дороги, которая свяжет Фуцжоу — административный центр пров. Фуцзянь, с приморским городом той же провинции Сямэнем. Как сообщается, строительство займет 4г. Скорость движения поездов на линии сможет превышать 200 км/час. Общий объем капиталовложений в строительство новой железной дороги протяженностью 273 км. оценивается в 14,42 млрд. юаней (1 ам. долл. = 8,09 юаня). минжелдороз КНР Лю Чжицзюнь отметил, что новая дорога станет важной составной частью сети высокоскоростных железных дорог в приморских районах страны. Председатель правительства пров. Фуцзянь Хуан Сяоцин назвал строительство такой дороги полезным для ликвидации «узких мест» в ж/д сообщении в приморских районах Юго-Восточного Китая. *Синьхуа*, 2.10.2005г.

— ОАО Российские железные дороги (РЖД) в 2006-08гг. планирует вложить 17,5 млрд.руб. на реализацию проекта по перевозке нефти в Китай, сообщила пресс-служба компании. В 2006г. инвестиции составят 4,5 млрд.руб., в 2007г. — 7,5 млрд.руб., в 2008г. — 5,5 млрд.руб. Как отмечается в сообщении пресс-службы, в рамках соглашений РЖД с нефтяными компаниями объемы перевозок нефти в Китай в 2005г. должны составить 10

млн.т.: через Забайкальск — 7 млн.т. (Лукойл — 3 млн.т., Роснефть — 4 млн.т.) и через порт Наушки (Читинская обл.) — 3 млн.т. (Юкос). РИА «Новости», 30.9.2005г.

— 5 китайских контейнерных грузовиков 27 сент. отправилось из г.Урумчи Синьцзян-Уйгурского автономного района (Северо-Западный Китай) в Европу по древнему «Шелковому пути». Ожидается, что автомобили, груженные мебелью, коврами, книгами и другими товарами, 17 окт. доедут до столицы Бельгии Брюсселя. Данное мероприятие нацелено на демонстрацию больших возможностей в области доставки грузов по автотрассам между Азией и Европой. Организатором данных перевозок выступают Китайская дорожно-транспортная ассоциация (КДТА), Международный союз автодорожного транспорта (МСАТ), Экономическая комиссия ООН в Европе и Экономическая и социальная комиссия ООН в Азиатско-Тихоокеанском регионе (ЭСКАТО).

По сообщению представителя КДТА, грузовики поедут в Бельгию через Казахстан, Россию, Украину, прибалтийские страны, Польшу и Германию. Председатель КДТА Яо Миндэ сообщил, что это мероприятие создает условия для реализации межконтинентальных автодорожных перевозок между Европой и Азией. По его словам, древний «Шелковый путь» может и сегодня играть не менее важную роль в укреплении торгово-экономических связей между Востоком и Западом. «Женьминь Жибао», 28.9.2005г.

— Представитель минпутей сообщения КНР Дун Сюэбо на проходящей в столице Китая 3 Евро-Азиатской конференции по вопросу дорожных перевозок заявил, что вплоть до 2020г. китайское правительство намерено сосредоточить усилия на строительстве автодорог. Согласно плану, к 2020г. общая протяженность автотрасс в Китае составит 3 млн.км.; в частности, совокупная протяженность скоростных автострад, соединяющих все города с населением 200 тыс. и более человек, достигнет 85 тыс.км.

Общая протяженность автомобильных дорог в стране составляет 1,87 млн.км., включая 34,3 тыс.км. скоростных автотрасс, по которым постоянно курсируют 29 млн. автомобилей. В 2004г. на автомобильные шоссе приходилось 92% пассажирооборота и 73% грузооборота страны. Синьхуа, 28.9.2005г.

— Минтранспорта 16 стран Европы и Азии на открывшейся 26 сент. в Пекине 3 конференции МСАТ по автотранспортным перевозкам «Европа-Азия» опубликовали совместное заявление о продолжении усилий по развитию автотранспортных перевозок и активизации сотрудничества между Европой и Азией.

На встрече минтранспорта стран Европы и Азии присутствовали главы или представители глав транспортных ведомств Азербайджана, Беларуси, Китая, Чехии, Грузии, Греции, Ирана, Казахстана, Монголии, Пакистана, Польши, Румынии, Словакии, Турции, Украины и Вьетнама. В заявлении говорится, что в последние годы в Европе и Азии достигнут существенный прогресс в строительстве автотранспортной инфраструктуры, что заложило прочную основу для дальнейшего расширения евро-азиатского сотрудничества в этой сфере. В заявлении подчеркнута необходимость создания евро-азиатского автотранспортно-

го «коридора», создания удобств для межгосударственных и транзитных автоперевозок, расширения информационных и технических обменов и др. В 3-дневной конференции участвуют 400 зарубежных и 300 отечественных представителей. Синьхуа, 28.9.2005г.

— В Китае индустрия дорожных перевозок открыта для зарубежных инвесторов, и китайское правительство прилагает всевозможные усилия к содействию увеличению объемов дорожных перевозок между Европой и Азией, чтобы Китай и его партнеры извлекали из этого выгоду, сказал 26 сент. министр путей сообщения КНР Чжан Чуньсянь.

Чжан Чуньсянь — участник открывшейся 26 сент. в Пекине 3 конференции по автодорожным перевозкам «Азия-Европа» отметил, что китайское правительство уделяет постоянное внимание расширению международного сотрудничества в области дорожных перевозок с сопредельными странами и странами Европы, рассматривая укрепление регионального взаимодействия в области сообщения и перевозок, активное участие в многостороннем сотрудничестве как приоритетные направления развития отечественной транспортной отрасли.

Начальник департамента автодорог министерства путей сообщения КНР Чжан Цзяньфэй на конференции заявил, что Китай приветствует зарубежное инвестирование в отрасль дорожных перевозок.

С 2005г. Китай должен довести свой рынок автодорожных перевозок до степени открытости, соответствующей обещаниям, данным им при вступлении в ВТО. На конец 2004г., в китайской отрасли дорожных перевозок действуют 919 предприятий с участием инокапитала, сумма вложений в которые составили 5 млрд.долл.США.

Китай имеет с сопредельными странами 10 двусторонних и 3 многосторонних соглашения о перевозках. На границе Китая действуют 60 автодорожных КПП. Между Китаем и сопредельными странами проложено более 140 международных автодорожных пассажирских и грузовых маршрутов. По итогам 2004г., число въездов и выездов через эти китайские КПП превысило 1,4 млн., количество пересекших в этих пунктах границу Китая — 7,99 млн.чел., объем перевезенных грузов — 10,53 млн.т. Синьхуа, 27.9.2005г.

— Член постоянного комитета политбюро ЦК КПК, вице-премьер Госсовета КНР Хуан Цзюй направил в адрес конференции приветствие, в котором выразил надежду, что страны Азии и Европы, а также соответствующие международные организации обсудят на конференции пути ускорения развития международных дорожных перевозок и сотрудничества в этой области.

В своем приветствии Хуан Цзюй отметил: с началом строительства современного «Шелкового пути» и Азиатско-Европейского трансконтинентального «моста» перед Азией и Европой встала задача полностью и эффективно использовать коммуникации для расширения рамок экономического и культурного сотрудничества между двумя континентами.

Хуан Цзюй напомнил, что в дек. пред.г. китайское правительство опубликовало государственный план развития сети скоростных автострад, согласно которому в Китае будет усовершенствована

государственная коммуникационно-транспортная система и активизировано строительство автодорожных сетей в Азии. Синьхуа, 27.9.2005г.

— Скоростная автострада, соединяющая Китай и страны АСЕАН, будет сдана в эксплуатацию к концу т.г. Строительство скоростной автомагистрали Наньнин-Юйгуань, протяженностью в 179,2 км., началось в конце 2002г.; капиталовложения в строительство объекта составило 3,7 млрд. юаней (1 ам. долл. = 8,09 юаня). Она будет состыкована с вьетнамской автодорогой номер 1. Введение в строй данного объекта позволит наполовину сократить время пути от административного центра Гуанси-Чжуанского автономного района до китайско-вьетнамской границы. Синьхуа, 27.9.2005г.

— Гендиректор второго объединения авиационной промышленности Китая Чжан Хунбяо проинформировал, что к 2010г. в стране ожидается масштабное открытие воздушного пространства ниже 3000 м., будет ликвидировано препятствие, долгое время сдерживавшее развитие универсальной авиации Китая.

По сообщению газеты «Бэйцзин жибао», госкомитет по контролю за воздушным сообщением рассматривает данную проблему и проводит в экономически развитых районах дельт рек Чжуцзян и Янцзы эксперимент по открытию низкого воздушного пространства. По мере постоянного роста спроса в области медико-спасательных работ и патрульной службы в ближайшие 10 лет потенциальные заказы на вертолеты в стране достигнут 1800 ед.

С 1996г., когда главное управление гражданской авиации КНР начало выдавать индивидуальным лицам летные права, всего 270 чел. получили такое право. Открытие низкого воздушного пространства создаст благоприятные условия для приобретения вертолетов предприятиями и индивидуальными лицами. Синьхуа, 26.9.2005г.

— 25 сент. началась прокладка специальной пассажирской ж/д магистрали, связывающей г.г. Сиань и Чжэнчжоу — административные центры северо-западной пров. Шэньси и центральной пров. Хэнань. Срок прокладки займет 4г. После сдачи в эксплуатацию, скорость поездов на линии может превышать 200 км. в час, протяженность составит 484,5 км. Новая железная дорога, являющаяся участком будущей специальной пассажирской ж/д магистрали Ланьчжоу (пров. Ганьсу)-Сюйчжоу (пров. Цзянсу), будет проложена параллельно с ныне действующей ж/д ветвью Ланьчжоу-Ляньюньган (пров. Цзянсу). По мнению экспертов, открытие движения по новой железной дороге в значительной степени смягчит напряженность в области действующего сообщения по маршруту Ланьчжоу-Ляньюньган, который является восточным участком Евразийского моста. Синьхуа, 26.9.2005г.

— Как сообщили в представительстве Азиатского банка развития в Китае, банк выделил 2 кредита на 1 млрд. долл. США на строительство скоростной ж/д линии Чжэнчжоу-Сиань и автодорожной сети в пров. Сычуань. Синьхуа, 25.9.2005г.

— Китай наметил 5 основных направлений ж/д строительства на будущие 15 лет для удовлетворения потребностей народнохозяйственного и социального развития в стране. Главный экономист минжелезных дорог КНР Хуан Минь на открывшемся 20 сент. в Пекине Китайском форуме по вопросам инвестиционной реформы в сфере ж/д

строительства сказал, что в 2020г. общая протяженность железных дорог в Китае достигнет 100 тыс. км., 50% железных дорог будет электрифицировано. Запланировано, что в ближайшие 15 лет Китай сосредоточит усилия и денежные средства на строительстве железных дорог по 5 основным направлениям:

Во-первых, создание сети скоростных пассажирских перевозок, которая через главные узловые звенья — Пекин, Шанхай, Гуанчжоу, Ухань, Сиань и Чэнду соединяет основные районы страны. Общая протяженность сети превысит 30 тыс. км.

Во-вторых, совершенствование структуры ж/д сети в целях расширения сети стальных трасс на западе страны и улучшения структуры железных дорог в центральном и восточном районах. Будут приложены новые железные дороги общей протяженностью в 16 тыс. км.

В-третьих, усиление строительства новых трасс для перевозок угля.

В-четвертых, создание системы контейнерных перевозок. Запланировано построить 18 центров контейнерных перевозок и 40 специальных пунктов контейнерных перевозок поблизости от административных центров провинций и автономных районов, крупных портов и главных внутриконтинентальных КПП.

В-пятых, усиление строительства основных ж/д узлов. Делая упор на пекинском, шанхайском и других узлах, урегулировать сортировочные станции, преобразовать станции пассажирских перевозок, построить базы по проверке и ремонту локомотивов и вагонов, совершенствовать структуру ж/д узлов.

Хуан Минь сообщил, что по предварительным оценкам, для реализации программы потребуется 2 трлн. юаней (1 долл. США = 8,10 юаня). Для реализации принятой госсоветом КНР в начале 2004г. «Средне- и долгосрочной программе строительства ж/д сети» необходимо дальше усилить ведущую роль правительства и привлечь общественный капитал. Синьхуа, 21.9.2005г.

— В июне 2006г. начнется строительство аэропорта «Чанбайшань», которое планируется завершить через 2г. По проекту, аэропорт будет в состоянии обслуживать лайнеры Боинг-737. Длина взлетно-посадочной полосы — 2600 м., площадь аэровокзала — 8000 кв. м., общие капиталовложения в строительство составят 300 млн. юаней (1 долл. США = 8,10 юаня). Аэропорт спроектирован с расчетом на увеличение к 2015г. годового пассажирооборота до 540 тыс. чел. Аэропорт будет построен в уезде Фусун пров. Цзилинь (Северо-Восточный Китай) в 54 км. от озера Тяньчи (Небесный пруд) — расположенного на вершине горы Чанбайшань и являющегося самым высокогорным в мире озером вулканического происхождения. Ввод в эксплуатацию аэропорта будет содействовать развитию туризма в районе гор Чанбайшань, особенно зимой. Синьхуа, 20.9.2005г.

— Китайский г. Хунчжун, пров. Чжилин, получил исключительные права на развитие и управление северокорейским портом Ранджин, побережье Японского моря, в обмен на строительство дороги в КНДР. Власти КНДР предоставили Хунчжун исключительное право на порт сроком на 50 лет и порядка 5-10 кв. км. территории для строительства там индустриальной зоны. В качестве оплаты Хун-

чжун построит дорогу, которая свяжет порт Раджин с торговой зоной Вон Чон. Власти КНДР утвердили проект, а власти провинции Чжилин его ратифицировали. Все больше китайских компаний проникает в КНДР. Особенно важными для Китая являются именно порты КНДР, так как у Китая, имеющего стратегические интересы в этом направлении, до сих пор не было выхода к Японскому морю. ИА «Росбалт», 19.9.2005г.

— С будущего года минжелезных дорог КНР и администрация северо-восточной пров.Цзилинь вложат 46 млрд. юаней (1 долл.США = 8,09 юаня) в ускорение ж/д строительства в провинции. 18 сент. здесь состоялась церемония подписания соответствующего документа. По плану в ближайшие пять лет здесь будут построены несколько железных дорог, включая пассажирскую магистраль Харбин-Далаянь и магистраль, пересекающую восточные районы Северо-Восточного Китая, что сыграет позитивную роль в возрождении старой промышленной базы пров.Цзилинь. Синьхуа, 19.9.2005г.

— В целях расширения торгово-экономических связей и сотрудничества Юго-Западного Китая со странами Южной Азии в 11 пятилетки (2006-10 гг.) в Тибетском автономном районе (ТАР) Китая начнется строительство автодорожной магистрали Лхаса-Ятунг-Калькутта (Индия). Об этом сообщил зампред правительства Тар Хао Пэнжи во время 20 совещания по вопросам координации экономического развития шести юго-западных провинций, автономных районов и городов. Чиновник ТАР отметил заметное улучшение инфраструктуры района.

В Тибете создана сеть автодорог протяженностью в 42 тыс.км., которые соединяет все узлы и свыше 80% волостей района. Уже действуют два аэропорта и строится еще один в городе Линьчжи. Из административного центра ТАР Лхасы открыты внутренние авиалинии с шестью городами, включая Пекин, Чэнду, Чунцин, Сиань, и внешняя с Катманду (Непал). Протяженность линий оптоволоконной связи в ТАР достигает 17,8 тыс.км.

В 2006-10гг. ТАР намерен реконструировать автотрассы Сычуань-Тибет и Юньнань-Тибет, завершить строительство железной дороги Цинхай-Тибет, приступить к строительству ж/д магистралей Лхаса-Линьчжи, Лхаса-Шигадзе, провести подготовительные работы по прокладке ж/д магистрали Юньнань-Тибет, соорудить новый аэропорт в округе Нгари. Планируется проложить газопровод Голмуд-Лхаса и нефтепроводы Лхаса-Шигадзе, Лхаса-Линьчжи-Чанду, к 2010г. довести общую мощность энергоблоков до 12 млн.квтч. Синьхуа, 17.9.2005г.

— Китай планирует в течение ближайших 15 лет вложить 2 трлн. юаней (246,9 млрд.долл.США) в строительство сети высокоскоростных пассажирских железных дорог. Об этом сообщил на днях здесь — в административном центре центрально-китайской пров.Хэнань — замминистра железных дорог КНР Лу Дунфу. Со ссылкой на недавно утвержденную Госсоветом КНР «Долгосрочную и среднесрочную программу развития китайских железных дорог», он отметил, что в стране уже утверждены проекты строительства 9 таких ж/д магистралей, которые будут сданы в эксплуатацию к 2010г. Скорость движения поездов по таким железным дорогам будет достигать 300 км. в час. Строительство четырех скоростных магистралей будет начато уже в 2005г. Синьхуа, 14.9.2005г.

— Мировое сообщество должно действовать сообща, чтобы обеспечить безопасность судоходства в Малаккском проливе, заявил на открывшемся 7 сент. в Джакарте международном форуме глава делегации Китая Цзюй Чэнчжи. Он подчеркнул, что бесперебойное судоходство в Малаккском проливе, одной из наиболее загруженных водных артерий, соединяющей страны Восточной Азии со Средним Востоком, Южной Азией, Африкой и Европой, — важная гарантия успешного развития международных морских перевозок и торговли. Однако ситуацию в районе ухудшают активизировавшиеся пиратство и вооруженные разбойные нападения на суда, защита безопасности в проливе также упирается в нехватку ресурсов стран региона, напомнил глава китайской делегации.

Цзюй Чэнчжи отметил, что в соответствии с обязательствами по Конвенции по морскому праву правительство Китая намерено мобилизовать определенное количество ресурсов для оказания содействия этим странам, включая технический обмен и подготовку персонала. При этом он подчеркнул, что Китай поддерживает ведущую роль стран, расположенных в бассейне Малаккского пролива, в обеспечении безопасности района. Китай исходит из того, что защита безопасности в Малаккском проливе должна осуществляться на основе диалога и взаимодействия, и готов активно участвовать в программах сотрудничества, сказал глава китайской делегации. Китайский информационный интернет-центр, 8.9.2005г.

— 6 сент. в г.Нанкин восточно-китайской пров.Цзянсу завершилось строительство третьего моста через р.Янцзы. Это первый в стране мост со стальными пилонами и наклонными фермами, а также первый в мире дугообразный мост с наклонными фермами. Третий Нанкинский большой мост через р.Янцзы находится в 350 км. от устья р.Янцзы, общая протяженность моста составляет 15,6 км., длина главного пролета моста — 648 м. Новый мост будет сдан в эксплуатацию до открытия 10 национальной спартакиады. Этот мост является важной составной частью шоссейной магистрали, соединяющей крупнейший китайский г.Шанхай с г.Чэнду пров.Сычуань (Юго-Западный Китай). Синьхуа, 7.9.2005г.

— В Гуанчжоу — центре южно-китайской пров.Гуандун возможно будут строиться дороги для низкоскоростных поездов на «магнитной подушке» с использованием принципа т. наз. «магнитной левитации» (маглев). Об этом пишет газета «Гуанчжоу жибао» («Гуанчжоуская газета»). По плану, в мегаполисе планируется строительство 9 скоростных рельсовых дорог общей протяженностью 255 км. В ближайшие 6 лет ежегодно будет вводиться в эксплуатацию новая линия рельсового транспорта. На новых линиях вероятно будут задействованы низкоскоростные поезда на «магнитной подушке» со скоростью движения 120-200 км/час, которые отличает низкий уровень шума, скорость высокоскоростных поездов — 500 км/час). Синьхуа, 5.9.2005г.

— Институтом экономики и организации промышленного производства СО РАН подготовлено экономическое обоснование строительства прямой автомобильной дороги через Республику Алтай в Китай. По прогнозам ученых реализация проекта приведет к изменению в расстановке сил и экономическом взаимодействии стран Цент-



ральной Азии. Как показали исследования, рассматриваемая трасса является важным фактором развития транспортных коммуникаций как регионов Западной Сибири (Республика Алтай, Алтайский край, Омская, Новосибирская, Томская, Кемеровская обл.), так и регионов Центральной России и Уральского федерального округа. Как рассказали в Окружном информационном центре «Сибирь», строительство дороги обсуждалось в рамках Урумчийской международной торгово-экономической ярмарки в Китае, где присутствует делегация Сибирского федерального округа (СФО) во главе с заместителем полномочного представителя президента РФ в СФО Игорем Простяковым.

Дорога пройдет через плато Укок и пересечет границу на перевале Канас. Однако эта идея неоднозначно воспринимается местным населением. Во-первых, противники строительства дороги ссылаются на то, что плато Укок входит в Список всемирного наследия Юнеско и объявлено так называемой «зоной покоя». Во-вторых, на плато располагается большое количество археологических памятников, и именно здесь археолог Наталья Полосьмак обнаружила мумию «алтайской принцессы». Многие алтайцы считают плато святым местом, и даже землетрясения осени 2003г. связывают с тем, что люди потревожили «дух принцессы Кадын», выкопав ее из земли и выставив на всеобщее обозрение в Институте истории и археологии СО РАН. Тем не менее, как заверил Игорь Простяков, «будущая дорога максимально не затронет плато Укок и пройдет вдоль линии границы». «А что касается попыток некоторых лиц, выступить против строительства дороги под прикрытием сохранения экологии, — говорит замполпреда, — то эти возражения несущественны. То, что необходимо обеспечить сохранение экологии на 100% — для меня это абсолютно ясно и единственно возможный путь. И в данном случае, когда начинают говорить об экологии, этим просто прикрывают свою заинтересованность в сведениях отношений с Китаем до минимума».

По словам Игоря Простякова, «этот проект открывает новые возможности сотрудничества России и Китая. Обе стороны испытывают к нему большой интерес. Прямое сообщение в значительной степени расширяет возможности бизнеса, снижает затраты на перевозку грузов, а также откроет перспективы для развития туризма между нашими регионами». Заместитель полпреда подчеркнул, что перевозка грузов между Китаем и Россией по длинному пути или через третьи страны влечет существенные дополнительные расходы.

В переговорах в Урумчи приняли участие представители Ассоциации международных автомобильных перевозчиков (АСМАП). Президент АСМАП Юрий Сухин считает, что интенсивное развитие торговли с Западным Китаем невозможно без развития автомобильных перевозок. Чтобы увеличить товарооборот между регионами Сибирского федерального округа и Китаем необходимо сооружение новых и расширение существующих автомобильных пунктов пропуска. «Но кроме этого нужна и прямая дорога, — считает Юрий Сухин. — Мы должны открыть самую близкую дорогу, соединить наши страны через два Алтая».

Как считают сторонники строительства, сооружение дороги вызовет рост и развитие международных автомобильных перевозок, послужит мощ-

ным толчком экономического развития Республики Алтай, западных аймаков Тывы, Алтайского края, обеспечит возможность освоения природных ресурсов Кош-Агачского района Республики Алтай, повлечет развитие малого и среднего бизнеса. «Подготовленное обоснование строительства прямой автодороги в Китай показывает высокую надежность и окупаемость этого проекта, а также подтверждает высокую актуальность строительства дороги в кратчайшие сроки», — отметил президент ассоциации автоперевозчиков Юрий Сухин. Игорь Простяков отметил, что единственно возможный путь сооружения магистрали — тот, который максимально учитывает экологические, национальные, культурные особенности территории, по которой пройдет дорога. ИА Regnum, 5.9.2005г.

— 31 авг. на Северо-Западе Китая началось строительство ганьсуского участка скоростной автомагистрали Тяньшуй (пров. Ганьсу)-Баоцзи (пров. Шэньси). Автострада станет составной частью главной государственной автомагистрали Ляньюньган (восточная приморская пров. Цзянсу)-Хоргос (Синьцзян-Уйгурский автономный район). Протяженность ганьсуского участка — 91,11 км. Капиталовложения в строительство составят 6,7 млрд. юаней (827 млн. долл. США). Движение на этом участке будет открыто через 4г. Синьхуа, 1.9.2005г.

— «Важную роль в обеспечении динамично растущей торговли между Казахстаном и Китаем играет поступательное развитие транспортной составляющей», — сообщил посол Казахстана в Китае Ж.Карибжанов в эксклюзивном интервью. Ж.Карибжанов сделал вышеуказанное заявление сегодня по случаю юбилея Конституции Казахстана. Он отметил, что к свидетельствам перехода двустороннего экономического взаимодействия в качественно новую фазу можно отнести более тесное взаимодействие в ж/д сфере. По его словам, объем ж/д перевозок РК-КНР в 2004г. вырос на 1,7 млн.т. по сравнению с 2003г. и составил 9,2 млн.т.; в этом году ожидается рост этого показателя до 11 млн.т. налажены контейнерные перевозки в Тяньцзинь, Циндао и Ляньюньган.

В контексте подписанного Казахстаном и Китаем в июле 2005г. меморандума о сотрудничестве Ж.Карибжанов сообщил, что специалисты из обеих стран ищут возможности строительства Трансказахстанской ж/д магистрали (ТКЖМ) и ведут работу по изучению вопросов первой очереди строительства ТКЖМ: участка от пограничной ж/д станции Достык — вглубь территории Казахстана до ст.Актогай. «Заинтересованность китайской стороны в данном проекте основана и на том, что предприятия и компании КНР смогут дешевле и быстрее доставлять и получать грузы из таких стран, расположенных вдоль данного маршрута, как Туркменистан, Иран, Турция и некоторые страны Европы», — указал он. «Женьминь Жибао», 31.8.2005г.

— Как сообщили корр. Синьхуа в народном правительстве пров. Шаньдун, с 2005 по 2010гг. эта восточная провинция Китая планирует вложить 50 млрд. юаней в строительство трех крупных портов, грузооборот каждого из которых будет превышать 100 млн.т., и тем самым сформировать в провинции международный центр морских перевозок с опорой на порт Циндао. В соответствии с намерениями народного правительства пров. Шаньдун ускорить развитие морских портов, в период с 2005 по 2010 гг. в порт Циндао будет вложен 21,2

млрд. юаней, в порт Жичжао — 13,8 млрд. юаней, в порт Яньтай — 14,6 млрд. юаней. В 2010г. ожидается удвоение общего грузооборота морских портов пров. Шаньдун: он увеличится с 305 млн.т. в 2004г. до более чем 600 млн.т. Синьхуа, 23.8.2005г.

— В г.Нанкин — административном центре восточно-китайской пров.Цзянсу будет сооружен крупнейший в Азии ж/д «Западный вокзал Нанкина». По сообщению газеты «Янцзы ваньбао», новый вокзал будет расположен на проектируемой скоростной ж/д магистрали Пекин-Шанхай. По масштабам он в 6 раз превысит ныне действующий нанкинский вокзал. Министерство железных дорог КНР намерено превратить будущий вокзал в крупнейший транспортный узел в районе дельты р.Янцзы. Протяженность участка скоростной ж/д магистрали Пекин-Шанхай на территории пров.Цзянсу составит 240 км. Синьхуа, 21.8.2005г.

— Китай планирует построить еще 2 высокогорных аэропорта — на высоте 4300 м. над уровнем моря в округе Нгари (Тибетский автономный район) и высоте 4200 м. над уровнем моря в Ганьцзы-Тибетском автономном округе (пров.Сычуань, Юго-Западный Китай). Зампредседателя комитета по делам развития и реформ ТАР Янь Шицзинь проинформировал, что сооружение аэропорта в округе Нгари уже включен в госплан 11 пятилетки (2006-10гг.). Сейчас на месте будущего аэропорта ведется геофизическая разведка. В Китае самым высокогорным является аэропорт в округе Чанду ТАР, построенный на высоте 4334 м. над уровнем моря. Он был сдан в эксплуатацию в 1995г. Синьхуа, 17.8.2005г.

— В юго-западной пров.Юньнань интенсивно идут подготовительные работы к строительству ж/д магистрали, которая свяжет г.Дали с г.Жуйли на границе с Мьянмой. По оценке минжелдором КНР, капиталовложения в строительство этой магистрали протяженностью 328 км. составят 10 млрд. юаней (1 долл.США = 8,11 юаня). Новая железная дорога сыграет важную роль в активизации обменов между Китаем и Мьянмой. Синьхуа, 14.8.2005г.

— По сообщению центрального телевидения Китая, на днях в Синьцзян-Уйгурском автономном районе (СУАР) началось строительство первой электрифицированной железной дороги, соединяющей Цзинхэ, Или и Хоргос. В строительстве этой стальной трассы вложено более 6 млрд. юаней (1 долл. США = 8,1 юаней). Ее строительство будет завершено в 2008г. Общая протяженность этой ж/д линии составляет 286 километров. После сдачи в эксплуатацию электрички будет намного увеличена способность перевозки экспортных грузов в Центральную и Южную Азию.

Государство запланировало с будущего года вложить капитал еще в строительство 3 новые железные дороги. Председатель комитета по делам развития и реформы СУАР Лю Яньлян сообщил, что в последние пять лет общий объем капиталовложений в основные фонды составил 430 млрд. юаней, что превысило суммарный показатель за предыдущие 45 лет. В последние годы благодаря осуществлению ряда важных проектов по ж/д строительству, транспортировке природного газа с запада на восток, строительству и реконструкции сельских электросетей в СУАР среднегодовой прирост капиталовложений в основные фонды достиг 17,4%, что содействовало быстрому развитию

нефтегазовой промышленности, сельского хозяйства нового типа, внешней торговли и других отраслей. Годовые темпы роста экономики в Синьцзяне сохраняются на уровне более 10%. Синьхуа, 8.8.2005г.

— Китайская восточная авиакомпания 3 авг. открыла новые международные рейсы, связывающие г.Чэнду (административный центр юго-западной провинции Сычуань) с 7 зарубежными городами. Среди новых воздушных маршрутов: Чэнду-Шанхай-ЛосАджелес, Чэнду-Шанхай-Лондон, Чэнду-Шанхай-Париж, Чэнду-Шанхай-Ванкувер, Чэнду-Шанхай-Сидней, Чэнду-Шанхай-Мельбурн, Чэнду-Шанхай-Дели. В прошлом году были открыты 12 международных рейсов, связывающих Чэнду с зарубежными городами. Пассажирооборот в рамках международных авиационных перевозок составил 600 тыс.чел. Синьхуа, 4.8.2005г.

— Синьцзян-Уйгурский автономный район (СУАР) планирует построить 5 новых железных дорог. По плану 11 пятилетки, к 2020г. в СУАР будет сформирована единая ж/д сеть. Об этом сообщает руководящая группа по координации ж/д строительства СУАР. Согласно соглашению, подписанному между СУАР и минжелдором Китая, в 2005г. в Синьцзяне начнется подготовка технико-экономического обоснования проекта строительства трех ж/д линий. В соответствии с программой формирования общенациональной ж/д сети, запланированной на период до 2020г., в Синьцзяне должна быть проложена новая ветка Хами-Линьхэ, что сократит протяженности ж/д магистрали Пекин-Синьцзян с 3700 км. до 2800 км. Кроме того, планируется строительство железной дороги Курля-Голмуд. Как сообщил заместитель начальника названной группы, начальник Урумчийского управления железных дорог Ян Чжиго, новые ж/д линии сыграют важную роль в реализации стратегии масштабного освоения западных районов Китая и стимулируют экономическое развитие СУАР. Синьхуа, 3.8.2005г.

— Китай и Казахстан на днях в Алматы подписали соглашение об открытии 12 автодорожных маршрутов пассажирских и грузовых перевозок. Об этом сообщили сегодня в Управлении транспортного сообщения Синьцзян-Уйгурского автономного района (СУАР). Связывающие целый ряд городов Синьцзяна и Казахстана 12 новых маршрутов пассажиро- и грузоперевозок будут открыты 1 сент. т.г. Заместитель начальника Управления транспортного сообщения СУАР Ло Цзяньсинь сказал, что открытие новых маршрутов пойдет на пользу развитию двусторонней торговли и сотрудничества. В настоящее время в Синьцзяне действуют 12 автодорожных КПП, через которые проходят 63 международных автодорожные линии пассажирских и грузовых перевозок. Синьхуа, 31.7.2005г.

— Китай и Казахстан на днях в Алматы подписали соглашение об открытии 12 автодорожных маршрутов пассажирских и грузовых перевозок. Об этом сообщили сегодня в Управлении транспортного сообщения Синьцзян-Уйгурского автономного района (СУАР). Связывающие целый ряд городов Синьцзяна и Казахстана 12 новых маршрутов пассажиро- и грузоперевозок будут открыты 1 сент. текущего года. Заместитель начальника Управления транспортного сообщения СУАР Ло Цзяньсинь сказал, что открытие новых маршрутов пойдет на пользу развитию двусторонней торговли

и сотрудничества. В настоящее время в Синьцзяне действуют 12 автодорожных КПП, через которые проходят 63 международных автодорожные линии пассажирских и грузовых перевозок. Синьхуа, 31.7.2005г.

— Администрация Пекина намерена принять меры для сдерживания в 2008г. роста числа автомобилей в столице КНР в пределах 3,2 млн.ед. Об этом сообщил заместитель председателя Пекинского комитета транспорта Лю Сяомин. Количество автомобилей в Пекине ежегодно увеличивается на 10%. Предполагается, что в 2008г. оно возрастет с нынешних 2,4 млн. до 3,5 млн.ед. Учитывая быстрый рост мировых цен на нефть, нехватку автостоянок в центральных районах города и повышение размера платы за парковку, а также развитие современного общественного транспорта, сдерживание роста числа автомобилей в пределах 3,2 млн. ед. будет вполне возможным. К 2008г. пассажирооборот пекинского международного аэропорта «Шоуду» достигнет 60 млн.чел., будет проложено более 10 скоростных автотрасс, соединяющих Пекин с другими районами страны. Синьхуа, 27.7.2005г.

— В Китае заинтересованы в участии в проекте строительства скоростной трассы Москва-Санкт-Петербург. Об этом заявил председатель Государственного комитета по делам развития и реформ Ма Кай на встрече с министром транспорта РФ Игорем Левитиным. Кроме того, по его словам, Китай рассматривает возможность участия в возведении контейнерного терминала в морском порту Мурманска. В целом, отметил Ма Кай, инвестирование транспортной инфраструктуры РФ является одним из приоритетных направлений экономического сотрудничества Москвы и Пекина.

Накануне Левитин заявил, что российская сторона намерена предложить Китаю участие в финансировании строительства платной скоростной автомагистрали Москва – Санкт-Петербург. Глава минтранса РФ отметил, что у КНР уже накоплен опыт строительства таких автодорог, и Россия готова к его использованию. Предложение о китайских капиталовложениях, по мнению министра, отвечает намерениям Китая инвестировать в российскую экономику до 2020г. 12 млрд.долл. ИА «Росбалт», 22.7.2005г.

— Руководители транспортных ведомств России и Китая сформируют сегодня в Пекине список наиболее острых вопросов двустороннего сотрудничества в транспортной сфере. Работой заседания подкомиссии по транспорту российско-китайской комиссии по подготовке регулярных встреч глав правительств будут руководить министры транспорта РФ и КНР Игорь Левитин и Лю Чжицзюнь. «Задача подкомиссии – сформировать список вопросов, которые требуют решения на уровне глав правительств», – пояснили в пресс-службе министерства транспорта РФ. Грузооборот между РФ и КНР в последние годы активно развивается. Речь идет как об экспортно/импортных поставках, так и о транзите грузов. При этом у России есть ряд принципиальных позиций по маршрутам грузоперевозок. В частности, как отметили в Минтрансе РФ, «мы заинтересованы в максимальной загрузке Транссибирской магистрали». Между тем, Китай и Казахстан сейчас рассматривают возможность развития нового направления ж/д перевозок через Казахстан на Россию, минуя Трансиб.

Также Россия предлагает создать перевалочный пункт для грузовых авиаперевозок. «Пока Китай делает грузовой хаб во Франкфурте», – пояснил собеседник агентства. Автомобильные мосты через пограничные реки между Россией и Китаем также требуют модернизации. Минтранс РФ предлагает сделать это на условиях совместного финансирования. Российские компании перевезли в Китай в 2004г. 6 млн.т. сырой нефти, план на 2005г. – 10 млн.т. Китайская сторона заинтересована в увеличении этой цифры до 15 млн.т. в год, однако это требует серьезной модернизации путей. По итогам заседания подкомиссии будет подписан протокол, и наиболее важные вопросы будут включены в повестку дня предстоящей в сент. встречи председателей правительств России и Китая. Прайм-ТАСС, 21.7.2005г.

— В порту г.Чжаньцзян южной провинции Гуандун начал работать причал для транспортирующих руду судов водоизмещением свыше 200 тыс. т. Порт Чжаньцзян становится основным транспортным узлом Южного Китая по приему и транспортируемой в Китай железной руды. Об этом сообщили в компании «Объединение Чжаньцзянский порт». В строительство грузового причала было вложено 750 млн. юаней (1 долл. США = 8,28 юаня), по проекту, его пропускная способность достигает 4500 т. в час. В порту уже имеется причал для танкеров водоизмещением свыше 300 тыс. т. По плану развития порта, в следующие 5 лет на цели дальнейшего совершенствования инфраструктуры порта будет ассигновано 5 млрд. юаней. К 2010г. Чжаньцзянский порт доведет свою пропускную способность до 80 млн. т. грузов и 800 тыс. стандартных контейнеров, что сделает его крупнейшим в Южном Китае центром перевозок нефти, железной руды, химических удобрений и зерна. Синьхуа, 19.7.2005г.

— На 17 июля грузооборот через порт Циндао превысил 100 млн.т., был выполнен этот показатель на один месяц раньше, чем в прошлом году. Этот успех был достигнут благодаря осуществлению взгляда на научное развитие, улучшению управления, расширения воспроизводства путем выявления внутреннего потенциала. С 11 дек. 2001г. порт Циндао вошел в список международных крупных портов, грузооборот каждого из которых составляет 100 млн.т., с тех пор непрерывно ускоряется развитие порта: в второй раз был достигнут грузооборот в 100 млн.т. 19 окт. 2002г., в третий раз – 20 сент. 2003г., в четвертый раз – 13 авг. 2004г., в пятый раз – 17 июля 2005г.

В конце 2004г. порт Циндао решил в 2005г. превернуться в порт, экономящий ресурсы, обеспечивающий благоприятную окружающую среду и дающий высокую эффективность. За I пол. было сэкономлено 243,56 млн. юаней, что равняется г.ому доходу среднего предприятия. Одновременно со стремительным развитием производства в порту снижаются расходы энергоресурсов, в частности было сэкономлено 4,25 млн.квтч. электричества, 803 т. масла, 614 т. угля и 26,5 т. воды. За счет технической реконструкции повысилась эффективность порта Циндао. В настоящее время за секунду через него можно провезти 6 т. грузов; за минуту можно погрузить и выгрузить 12 контейнеров. «Женьминь Жибао», 18.7.2005г.

— По данным Управления портового развития Специального административного района (САР)

Сянган, в июне объем контейнерных перевозок в районе составил 1,91 млн. стандартных контейнеров, что на 4,6% больше прошлогоднего июньского показателя и на 2,3% или 44 тыс. стандартных контейнеров больше майского показателя 2005г. В I пол. объем контейнерных перевозок в Сянгане достиг 10,747 млн. стандартных контейнеров, что на 1,3% превышает аналогичный прошлогодний показатель. Синьхуа, 17.7.2005г.

— В апр. или окт. 2006г. будет происходить шестое по счету повышение скорости движения поездов на ж/д магистралях Пекин-Харбин, Пекин-Шанхай, Ляньюанган-Ланьчжоу, Ланьчжоу-Урумчи, Цзинань-Циндао, Учан-Цзюцзян, Вэньчжоу-Наньчан. Скорость движения поездов будет увеличена до 200 км. в час. Очередное повышение скорости движения поездов позволит сократить время в пути от Пекина до Шанхая с 13 часов 32 минут до 7 с лишним часов. В результате шестого повышения скорости движения поездов общая протяженность ж/д магистралей, допускающих скорость движения поездов свыше 120 км. в час, увеличится до более 22000 км., в частности на 5000 км. скорость достигнет 200 км. в час. Как стало известно, что шестое увеличение скорости движения поездов на ж/д линиях предполагалось в окт. т.г., но в связи с техническими проблемами было отложено на будущий год. «Женьминь Жибао», 7.7.2005г.

— Крупномасштабная реформа системы послужила сильнейшим толчком к развитию ж/д транспорта и росту главных показателей. По статистике, за I пол. т.г. объем погрузки составил 103,916 тыс. вагонов в сутки, или на 6345 вагонов больше, чем в тот же период минувшего года; объем разгрузки — 106,891 тыс. вагонов с ростом на 6476 вагонов; было отправлено 1130,981 млн.т. грузов, что увеличилось на 77,249 млн.т. по сравнению с аналогичным периодом прошлого года. Как сообщилось в министерстве железных дорог, непрерывно растут объемы перевозки угля на железных дорогах Датун (пров. Шаньси)-Циньхуандао (пров. Хэбэй) и Хоума (пров. Шаньси)-Юешань (пров. Хэнань). За янв.-июнь объем перевозки угля на железной дороге Датун-Циньхуандао составил 97,464 млн.т., увеличившись на 20,02 млн.т. по сравнению с прошлогодним показателем за тот же период, на ж/д линии Хоума-Юешань — 45,863 млн.т. (рост на 24,306 млн.т.).

Железнодорожное ведомство предпринимает меры для обеспечения транспортировки важнейших сырьевых материалов. За I пол. т.г. на железных дорогах было транспортировано 524,932 млн. угля (рост на 44,793 млн.т.), 62,853 млн.т. нефти (рост на 4,188 млн.т.). Одновременно объем пассажирских перевозок по железной дороге составил 543,492 млн.чел., что возросло на 4395 тыс.чел. С началом реформы управленческой системы министерства железных дорог 18 марта были упразднены все ж/д филиалы в Китае. «Женьминь Жибао», 7.7.2005г.

— Китай готов активизировать транспортное сотрудничество со странами бассейна Большого Меконга и выдвинуть ряд конкретных предложений по его развитию в области автомобильного, железнодорожного, авиационного и водного транспорта. В «Государственном докладе об участии КНР в субрегиональном сотрудничестве в бассейне Большого Меконга», распространенном 5 июля на проходящем в г. Куньмин Втором саммите по вопросам субрегионального экономического сотрудничества в бассейне Большого Меконга, подчеркива-

ется, что Китай принимает активное участие в строительстве автострады Куньмин — Бангкок, сооружении восточного участка паназиатской ж/д магистрали общей протяженностью 141 км. стоимостью 4,5 млрд. юаней, а также финансирует проект по совершенствованию фарватера в верховьях Меконга и др. Как указывалось в докладе, в настоящее время между Китаем и остальными пятью странами субрегиона действуют регулярные авиалинии, и Китай готов увеличивать число регулярных пассажирских и грузовых авиалиний в страны субрегиона. «Женьминь Жибао», 7.7.2005г.

— Морское хозяйство Китая переживает период быстрого развития, валовая продукция отрасли достигла 1,28 трлн. юаней (1 долл. США=8,28 юаня). Китай уже располагает технологиями и способностью масштабного освоения морских ресурсов, что позволит ему превратиться в морскую державу. Об этом сказал замначальника Государственного океанографического управления КНР Ван Фэй на прошедшем симпозиуме, посвященном 600-летию первой морской экспедиции великого китайского мореплавателя династии Мин Чжэн Хэ. Китайский чиновник указал на необходимость претворять в жизнь стратегию морского освоения и превратить Китай из страны с огромным потенциалом развития морского хозяйства, судоходным и судостроительным потенциалом в морскую державу. Китай занимает 5 место в мире по масштабу флота международных морских перевозок, 3 место — по судостроительным мощностям. Заместитель заведующего Китайским центром полярных исследований Юань Шаохун, дважды побывавший в Арктике, призвал всемерно реализовывать стратегию строительства морской державы, сделал ее государственной. Синьхуа, 29.6.2005г.

— Для снижения уровня загрязнения воздуха в Пекине городская администрация решила уделять больше внимания расширению троллейбусного парка. Ожидается, что к концу года число троллейбусов в городе достигнет 600, а в 2008г. — 800. Как пишет газета «Синьцзин бао» («Новая столица»), в ближайшие годы троллейбусы будут курсировать за пределами 4 автодорожного кольца, а в центре города будет сформирована сеть троллейбусных маршрутов. Сейчас в китайской столице 563 троллейбуса, курсирующих по 15 маршрутам. В Китае спроектированы троллейбусы нового поколения, оборудованные аккумуляторной батареей, они могут двигаться без контактной сети. «Женьминь Жибао», 28.6.2005г.

— 25 июня в административном центре автономного района Внутренняя Монголия г.Хухото было объявлено об учреждении Компании по строительству железной дороги «Линьхэ». Это знаменует официальное начало реализации проекта строительства первой во Внутренней Монголии железнодорожной магистрали через пустыню.

Новая магистраль протяженностью 720 км. пройдет через пустыни Уланьбухэ и Бадан-джерэнг. Проектная скорость движения — 120 км. в час, в начальный период эксплуатации пропускная способность — 17,5 млн. т. в год, в перспективе — 30,6 млн. т. в год.

Общий объем капиталовложений в прокладку магистрали составит 3,75 млрд. млрд. юаней (1 долл. США= 8,28 юаня). По плану, ее строительство начнется в авг. т.г., сдача в эксплуатацию намечена на I пол. 2007г. Железная дорога будет со-

действовать торгово-экономическому сотрудничеству между КНР и Монголией, социально-экономическому развитию пограничных районов страны. Синьхуа, 27.6.2005г.

— В рамках подготовки к Экспо-2010 Шанхай поставил цель сделать подземный транспорт разветвленным и комфортабельным, чтобы «пассажиры подземки чувствовали себя так же, как на земле». Об этом сказал заместитель главного инженера городского Управления по делам планирования градостроительства Шэнь Жэньдэ на закрывшемся 24 июня международном симпозиуме по вопросам использования подземного пространства Шанхая. К моменту Экспо-2010 общая протяженность линий рельсового транспорта Шанхая достигнет 410 км., включая 311 км. линий метро. Часть подземных переходов будут «прозрачными», для чего планируется использовать стеклянные конструкции. Уже сегодня в Шанхае немало предприятий общественного транспорта и торговли перебрались под землю. По плану, к 2010г. свыше 60% автостоянок в центре города будут подземными. Синьхуа, 25.6.2005г.

— В районе дельты р.Янцзы начался «бум» железнодорожного строительства. Здесь реализуются свыше 10 проектов строительства железнодорожных магистралей, общие капиталовложения в них оцениваются в 50 млрд. юаней (6,04 млрд.долл. США). По сообщению газеты «Вэньхуэй бао», крупномасштабное строительство железных дорог идет в провинциях Аньхой, Цзянсу, Чжэцзян и в Шанхае. Предполагается, к концу 2007г. будет сдана в эксплуатацию линия Хэфэй (пров. Аньхой)-Нанкин (пров. Цзянсу). Ее длина составит 166 км., что на 146 км. короче действующей (312 км.), а новая железнодорожная магистраль Хэфэй-Ухань (пров. Хубэй) сократит расстояние между городами с 565 км. до 351 км. Время езды на поезде от Шанхая до Хэфэя сократится до 3 часов, от Шанхая до Уханя — до 5 часов. Проводится электрификация железнодорожной магистрали Шанхай-Ханчжоу (пров. Чжэцзян). На долю этой линии приходится треть пассажирооборота и четверть грузооборота в районе дельты Янцзы. Кроме того, к концу т.г. будет построен Шанхайский южный вокзал, общая строительная площадь которого достигнет 600 тыс.кв.м. Синьхуа, 23.6.2005г.

— Китайские товары будут направляться на мировые рынки транзитом через Приморье и порты края во Владивостоке, Находке и поселке Зарубино. Об этом договорились в Пекине члены специальной рабочей группы российско-китайской подкомиссии по сотрудничеству в области транспорта. Как сообщил руководитель департамента транспорта администрации Приморского края Лев Панченко, на переговорах обсуждался к подписанию на государственном уровне текст соглашения между правительством РФ и правительством КНР о сотрудничестве и взаимной помощи в перевозках китайских транзитных товаров через территорию Приморья. ИА «Росбалт», 22.6.2005г.

— В КНР началось строительство самой высокогорной железнодорожной станции в мире. Станция «Тангула» расположена на высоте 5068 м. над уронем моря в зоне вечной мерзлоты. Строительная площадь станции составляет 328,2 кв.м. Сейсмостойкость здания, представляющего сталебетонную конструкцию, соответствует 2 категории. Место строительства выбиралось с таким учетом,

чтобы пассажиры поездов, курсирующих по железнодорожной магистрали Цинхай-Тибет, смогли увидеть или сфотографировать высочайший пик гор Тангула. Есть планы воздвигнуть монумент в честь строительства станции. Высокогорная станция станет одной из достопримечательностей железнодорожной магистрали Цинхай-Тибет. Сооружение станции намечено завершить к концу т.г. Синьхуа, 20.6.2005г.

— Китай готовится нанести решительный удар по нарушениям на транспорте, для чего будет усовершенствован механизм контроля за соблюдением допустимой нормы грузоподъемности, усилены задачи исполнительных органов, отвечающих за обеспечение нормальной работы автомобильного транспорта. Об этом говорится в распространенном минкоммуникаций КНР циркуляре об усилении борьбы с перегруженностью транспортных средств.

Ежегодно 70% дорожно-транспортных происшествий в Китае спровоцированы перегрузками. Кроме того, нагруженный сверх нормы транспорт наносит автодорогам страны ущерб в 30 млрд. юаней (1 долл. США=8,28 юаня) в год, не говоря уже о несправедливой конкуренции на отечественном рынке автоперевозок.

В циркуляре отмечается необходимость усиления контроля за соблюдением нормы грузоподъемности, для чего предлагается строго контролировать производство и переоборудование транспортных средств, ужесточить порядок доступа к рынку автоперевозок, совершенствовать системы законодательства.

Разные районы и соответствующие ведомства страны должны рационально сочетать борьбу с превышением норм грузоподъемности и обеспечением роста автоперевозок. Циркуляр требует выработать эффективный механизм быстрого реагирования на чрезвычайную ситуацию, гарантировать бесперебойную транспортировку угля и сельхозпродуктов. Синьхуа, 16.6.2005г.

— Городская администрация Харбина (Северо-Восточный Китай) приняла решение построить торговую зону, ориентированную на российский рынок. Планируемая площадь зоны — 5,3 кв. км. На территории зоны разместятся база по обработке сельхозпродукции, предприятия по производству продукции машиностроения и электроники, товаров ширпотреба, а также складские помещения.

Удобное географическое положение г.Харбина, рядом с которым имеется четыре контрольно-пропускных пункта — Хэйхэ, Суйфэньхэ, Хунчунь и Манчжурия, — дает ему преимущества для развития торгово-экономического сотрудничества с Россией. Синьхуа, 16.6.2005г.

— С санкции Госсовета КНР, с 25 по 27 сент. с. г. в Пекине будет проведена 3 евроазиатская конференция по дорожному транспорту. Организаторами конференции являются минкоммуникаций КНР, Международный союз дорожного транспорта и Общество дорожного транспорта Китая. В Китае впервые состоится международная конференция в отрасли дорожного сообщения.

Замминистра коммуникаций КНР Фэн Чжэнлинь 13 июня на пресс-брифинге заявил, что лейтмотив данной конференции — содействие евроазиатскому дорожному транспорту, продвижение развития евроазиатского сотрудничества в области

дорожного сообщения. Как предполагается, в предстоящей конференции примут участие 300 зарубежных представителей и 500 представителей Китая.

В рамках конференции будут проведены заседания на уровне минкоммуникаций и транспорта евроазиатских государств, выставка китайского транспорта. 1 и 2 евроазиатские конференции по дорожному транспорту прошли соответственно в России и Иране. «Женьминь Жибао», 14.6.2005г.

— В последние 2 года количество личных автомобилей в Пекине непрерывно растет. Их парк увеличился с 564 тыс. в 1993г. до 2,35 млн. в нынешнем году. Согласно новым Положениям о развитии транспорта, к 2010г. общее количество автомобилей, принадлежащих жителям Пекина, достигнет 3,8 млн., т.е. охват населения составит 53%. Практически каждая вторая семья будет иметь автомобиль. К 2020г. количество таких автомашин превысит 5 млн., и охват населения достигнет 80%. Таким образом уже у каждой семьи будет автомобиль.

Согласно разъяснениям эксперта по вопросам транспорта, хотя среднестатистический показатель автомобилей, находящихся в личном пользовании в Пекине меньше, чем в Нью-Йорке или в Лондоне, однако по частоте использования автомобилей столица Китая значительно превосходит Нью-Йорк, Лондон и другие западные мегаполисы. В этом, кстати, заключается главная причина заторов в Пекине. В целях реального разрешения проблемы серьезных заторов, в указанных Положениях выдвинут целый ряд мер: приоритетное развитие общественного транспорта, увеличение пассажирооборота на рельсовом транспорте, создание 13 крупных автомобильных стоянок и 6 магистралей «юг-север». «Женьминь Жибао», 13.6.2005г.

— На конец 2004г. в 60 КПП Китая были открыты 140 с лишним пассажирских и грузовых транспортных линий, связывающих его с сопредельными странами. Заминкоммуникаций КНР Фэн Чжэнлинь 13 июня на пресс-брифинге заявил, что за 20 лет после начала проведения политики реформы и открытости международное автодорожное сообщение получило огромное развитие. Между Китаем и Россией, Монголией и другими странами были подписаны 10 межправительственных двусторонних соглашений об автодорожном транспорте, с заинтересованными странами — 3 межправительственных многосторонних транспортных соглашения.

Кроме того, 13 апр. с. г. в соответствии с изданными Госсоветом КНР «Положениями КНР о дорогах и управлении движением транспорта» минкоммуникаций указом министра номер 3 2005г. были обнародованы «Положения о международных дорогах и управлении движением транспорта», что предоставило правовую гарантию для содействия развитию международного автодорожного транспорта.

По оценкам экспертов, Китай приложил очень позитивные усилия по участию и продвижению сотрудничества в области дорожного сообщения в рамках межправительственного соглашения об азиатской шоссейной сети и экономическом сотрудничестве в субрегионе Большого Меконга, а также межправительственного соглашения об обеспечении транзитного дорожного транспорта всеми необходимыми удобствами для стран-членов

ШОС. Формируется обстановка всесторонней открытости для внешнего мира в отрасли дорожного сообщения Китая. «Женьминь Жибао», 13.6.2005г.

— 13 июня осуществлена стыковка рельсов железнодорожного моста «Ваньчжоу» через реку Янцзы — первого в районе строящегося гидроузла «Санься» («3 ущелья»). Длина моста — 1106 м., общий объем инвестиций в его строительство — 200 млн. юаней (1 долл. США = 8,28 юаня).

Новый железнодорожный мост находится в 7 км. от г.Ваньчжоу в верховьях реки Янцзы. Мост является составной частью железнодорожной магистрали Ваньчжоу-Ичан — одной из ведущих веток запланированной государством национальной железнодорожной сети. Строительство железнодорожного моста стартовало 3 дек. 2002г. Согласно плану, объект будет сдан в эксплуатацию к концу т.г. Синьхуа, 13.6.2005г.

— Китайский частный капитал принимает активное участие во внешнеторговой деятельности с Россией. Во второй декаде мая 2005г. было достигнуто важное соглашение о сотрудничестве в строительстве трансграничной железной дороги, которая свяжет город Хулинь китайской пров.Хэйлунцзян с российским дальневосточным городом Лесозаводском. Реализацию данного проекта финансируют частные предприятия двух стран. Согласно соглашению, инвестиции с китайской стороны составят 230 млн. юаней (1 долл. = 8,28 юаня), а с российской — 30 млн.долл. США.

Согласно соглашению, китайская сторона отвечает за строительство участка от г. Хулинь до границы длиной 36 км., а российская — за участок от г. Лесозаводска до границы протяженностью 20 км. Соединение железнодорожных веток, прокладка которых будет вестись с обеих сторон, произойдет на пограничном мосту через реку Уссури.

По мнению директора Института проблем Северо-Восточной Азии при Хэйлунцзянского отделения Академии общественных наук КНР Сун Куя, новая железнодорожная трасса, пройдя через естественные преграды рек Амур и Уссури, не только смягчит транспортную напряженность, долгое время мешающую торговле между Китаем и Россией, но и послужит «важным сигналом» в их торгово-экономическом сотрудничестве. «Впервые в Китае негосударственный капитал привлечен в строительство трансграничной железной дороги, монополизированное до этого времени правительством КНР», — подчеркнул он.

За последние годы на фоне поощрения и поддержки правительством развития негосударственного сектора экономики в Китае частный капитал начал участвовать в ранее закрытом для него секторе двусторонней торговли. К примеру, строительство международного грузового вертолетного аэропорта в пограничном с Россией городе Дуннин (пров. Хэйлунцзян) финансируют также частные предприятия.

На протяжении долгого времени Китай и Россия неизменно прилагали усилия к созданию удобных транспортных условий с целью содействия «стратегической эскалации» торгово-экономического сотрудничества двух стран. Однако в связи с недостатком средств большинство таких проектов в конце-концов превратились в «воздушные замки», а проблема транспорта стала одним из «узких мест», препятствующим дальнейшему расширению масштабов двусторонней тор-

говли. Участие негосударственного капитала в строительстве приграничных железных дорог изменит эту ситуацию.

Председатель народного правительства пров.Хэйлунцзян Чжан Цзоци отметил, что возглавляемая им администрация поощряет и поддерживает доступ частного капитала в монополизированные государством отрасли, в частности, в оборонную промышленность. Все большему числу частных предприятий будет разрешено вести внешнеторговую деятельность.

С 90гг. частные предприятия все время играли роль «движущей силы» в китайско-российской пограничной торговле. Статистика Управления коммерции Хэйлунцзяна показывает, что в 2004г. частные предприятия обеспечили 77% общего объема товарооборота китайской пров.Хэйлунцзян с Россией. «Однако раньше частным предприятиям было разрешено участвовать лишь в достаточно низкоуровневой внешнеторговой деятельности. Поощрение правительством доступа частных предприятий с экономическим потенциалом в монополизированные отрасли является очень разумным решением», — сказал Сун Куй.

Председатель правления инвестиционной компании «Синьжун» г.Далянь (пров.Ляонин, Северо-Восточный Китай) — китайский инвестор названного проекта Ван Вэйсинь сказал, что с точки зрения стратегии строительство этой железной дороги отвечает потребностям обеих стран.

С т.г., негосударственный сектор экономики Китая, бурно развивающийся в последние 20 лет, получил новую и сильную поддержку со стороны правительства. Китай впервые дает «зеленый свет» приходу негосударственного капитала в такие сферы, как инфраструктурное строительство, оборонная промышленность, управление коммунальным хозяйством. Отечественный частный капитал получил одинаковое с иностранным капиталом право на доступ к рынку. Синьхуа, 10.6.2005г.

— Группа компаний «Евросиб» обсуждает проекты перевозок с тремя дочерними предприятиями «Китайских железных дорог» — компаниями по перевозке контейнерных грузов, по перевозкам тяжеловесных грузов и компаний по перевозкам автомобилей. Как сообщили в «Евросиб», переговоры с китайскими партнерами в основном касаются условий предоставления контейнеров, доставки груза до получателей в России и бывшем СССР, возможностей «Евросиба» по обработке грузов в портах, на погранпереходах, предоставления таможенных услуг. Придя на китайский рынок в 2004г., «Евросиб» планирует развивать там свое присутствие. В ближайшие планы входит увеличение численности работников пекинского представительства, открытие дополнительного офиса в Шанхае, развитие офисов в Находке и Забайкальске. Компания также рассчитывает развивать перевозки оборудования и проектных грузов, перевозки легковых автомобилей. Для этого формируется сеть партнеров на китайской территории. Через 5 лет «Евросиб» планирует получать не менее 10% своего дохода от деятельности в Китае и занять лидирующие позиции среди российских компаний на данном рынке.

«Китайский ВВП и объем экспорта стремительно растут. Заметны структурные сдвиги, увеличивается экспорт сложной машиностроительной продукции: автомобилей, техники, оборудо-

вания. Вместе с ростом качества товаров повышается и требовательность к качеству перевозки. Рынок предъявляет серьезные требования к сокращению сроков поставки товара от производителя до рынка. Морской путь занимает не менее 45 суток, прямой ввоз в Россию или Среднюю Азию через восточные границы — 30 суток и менее», — отметил руководитель китайского представительства «Евросиб СПб-ТС» Эдуард Коновалов. По его мнению, вступление России в ВТО приведет к упорядочению таможенных правил и к росту грузопотока, следующего к местам потребления прямым путем.

Уже сейчас заметно повышение интереса грузовладельцев к таможенному оформлению груза на границе (в Находке или Забайкальске) либо в регионе потребления. Это приведет к образованию и развитию новых логистических схем. Достаточно интенсивно развивается промышленный потенциал Северного и Северо-Западного Китая, тяготеющего к прямым перевозкам через российскую и казахскую границы. Спрос на ж/д перевозки через Забайкальск и Достык в ближайшем будущем будет расти.

Основанная в 1992г. ГК «Евросиб» объединяет предприятия, работающие в области ж/д перевозок, продажи и обслуживания автомобилей, строительства и управления недвижимостью. Общий оборот которых в 2004г. составил 493 млн.долл. ИА «Росбалт», 6.6.2005г.

— 1 июня в Синьцзян-Уйгурском автономном районе (Северо-Западный Китай) началось строительство второй автодороги через пустыню Такла-Макан, протяженность которой составит 424 км. Новая трасса соединит г.г.Арал и Хотан, движение по ней будет открыто в дек. 2007г. Она пройдет западнее первой автодороги через Такла-Макан протяженностью 522 км., движение по которой было открыто в сент. 1995г. Секретарь комитета КПК Синьцзян-Уйгурского автономного района Ван Лэцюань сказал, что строительство новой дороги позволит улучшить инфраструктуру в южном Синьцзяне и будет способствовать развитию местной экономики. Синьхуа, 2.6.2005г.

— 1 июня была успешно установлена первая коробчатая балка на бык большого моста через Ханчжоуский залив. Длина балки — 70 м., вес — 2200 т. Основная часть моста длиной 18,27 км. состоит из 540 таких коробчатых балок. Большой мост через Ханчжоуский залив, который является самым длинным из подобных мостов в мире, соединяет г.г.Цзясин и Нинбо пров.Чжэцзян. Общая длина моста с подходами составляет 36 км. Строительство моста началось в 2003г. По плану он будет построен в 2008г., а в 2009г. будет открыто движение по нему. Общий объем капвложений в его строительство — 11,8 млрд. юаней (1 долл. = 8,2765 юаня). «Женьминь Жибао», 2.6.2005г.

— На состоявшемся на днях научно-техническом и управленческом форуме «Транспорт Китая в 2005г.» замначальника комитета коммуникаций столичной мэрии, замдиректора отдела общественного обслуживания Оргкомитета пекинской Олимпиады Юй Чуньцюань сообщил, что спортивные комплексы Игр будут не в состоянии предоставить необходимые площади под автостоянки, поэтому болельщикам будет предоставлена возможность воспользоваться специально организованной схемой движения городского общест-

венного транспорта. Билет на соревнования станет основанием для бесплатного проезда на линиях городского транспорта, в т.ч. рельсового.

Согласно «Плану подготовки к Олимпиаде», до 2008г. в Пекине будут построены и реконструированы 318 км. автодорог внутри города, построено 1509 км. автотрасс и реконструировано 2530 км. автотрасс, проложено 154,5 км. рельсового авто-транспорта. По словам Юй Чуньцюаня, план мэрии учитывает прирост числа автомашин и пассажиропотока на 10% ежегодно. По самым скромным оценкам, количества автомашин в столице к 2008г. достигнет 3 млн. ед. Приток туристов в 2008г. обострит транспортную проблему. Дополнительная проблема вызвана тем, что олимпийские сооружения и вспомогательные объекты разбросаны по всему городу.

Во время Олимпиады всем сотрудникам, обслуживающим Олимпиаду, наемным работникам, добровольцам и болельщикам будут выданы специальные жетоны, дающие право пользования автобусами, троллейбусами, метро, легким рельсовым транспортом и т.д. В районе спортивных арен Олимпиады будут функционировать пункты заказа такси, в то время как оснащение парковками и стоянками для частного легкового автотранспорта будет производиться в минимально необходимой степени. Основное направление развития транспорта в Пекине — приоритет общественного транспорта.

В программе «олимпийских перевозок» будут задействованы 4 тыс. ед. машин, 10 тыс. водителей, 2 тыс. диспетчеров и регулировщиков, управленцев, а также несколько тысяч добровольцев, не включая нынешний штат работников общественного транспорта.

Одновременно планируется создание системы оперативного управления и оповещения о ситуации в сфере общественного транспорта. Оперативная информация о ситуации будет обнародоваться штабом Оргкомитета Олимпийских игр. Планируется также выделение специальных «олимпийских полос» общественного транспорта, выделение полицейских кортежей для своевременной и безопасной доставки спортсменов на соревнования, установка удобных дорожных указателей и знаков «олимпийского дизайна», общая оптимизация маршрутов общественного транспорта и т.д. На улицы города выйдут экологически чистые автобусы, соответствующие концепции «Зеленой Олимпиады». Китайский информационный интернет-центр, 2.6.2005г.

— Уже завершена начальная подготовительная работа к реализации проекта строительства транс-национальной железной дороги, связывающей город Хулинь китайской провинции Хэйлуцзян с российским дальневосточным городом Лесозаводском. Реализацию данного проекта финансируют частные предприятия Китая и России.

Запланировано начало строительства железной дороги в конце июня с. г. Как сообщается, негосударственный капитал Китая впервые вложен в строительство транснациональной железной дороги. Общая проектная длина новой стальной трассы составляет 56 км. Она, проходя мимо естественного прикрытия рек Хэйлуцзян и Усулицзян на границе, создаст удобства для торговли между Китаем и Россией. «Женьминь Жибао», 26.5.2005г.

— К концу этого года в Гуанси-Чжуанском автономном районе (Южный Китай) вступит в эксплуатацию автотрасса Наньнин-Юйгуань (Застава дружбы) — первая скоростная автодорога, связывающая Китай со странами Асеан. Автотрасса начинается от административного центра автономного района г.Наньнин и завершается на КПП Юйгуань на границе Китая и Вьетнама. По плану, на сооружение скоростной автотрассы протяженностью 180 км. ассигнуется 3,714 млрд. юаней (426 млн.долл. США). Синьхуа, 24.5.2005г.

— Китай занимает первое место в мире как по грузообороту, так и по контейнерному грузовому обороту. Об этом заявил минкоммуникаций КНР Чжан Чуньсянь 24 мая на собеседовании по случаю «Дня судоходства». Чжан Чуньсянь сказал, что в годы реформы и открытости Китай добился заметных успехов в области судоходства, портов, судостроения, океанологии, рыбного хозяйства, навигации, морских научно-технических исследований и образования по океанографии. Китай располагает 210 тыс. транспортных судов общей грузоподъемностью в 86 млн.т., по этому показателю он вышел на 4 место в мире. В стране образовались транспортные флотилии, состоящие главным образом из государственных судоходных предприятий.

Китай заключил с 60 странами и районами двусторонние соглашения по морскому транспорту, поддерживает хорошие связи в этой области с главными торговыми странами и районами мира. Китайские флотилии занимаются операциями в Тихом океане, Индийском океане и Атлантическом океане. Рыбное хозяйство Китая находится теперь на передовом уровне мира. Одновременно с этим непрерывно пополняются ряды морских экипажей. Китайское научно-экспедиционное судно совершило дальнейшее плавание в антарктических морях. Китай создал в Антарктиде научно-экспедиционную станцию. Научно-исследовательское судно «Сюелун» («Снежный дракон») дважды успешно осуществили исследование района Северного полюса. ВМС в качестве мирного посланника совершили поездки в 20 с лишним стран и районов пяти континентов. Все эти факты полностью показали международную конкурентоспособность Китая в области морского судоходства и океанологии.

Морской транспорт играет важную поддерживающую роль в развитии народного хозяйства. Чжан Чуньсянь отметил: предстоит уделять повышенное внимание развитию этой отрасли, ускорять строительство океанские флотилии с международной конкурентоспособностью, непрерывно повышать общий уровень китайского судоходства, защищать государственную экономическую безопасность. Вместе с тем надлежит ускорять развитие портов, формировать современную портовую систему. Кроме того, следует также обращать внимание на охрану морской экологической среды, рационально осваивать и использовать морские ресурсы, способствовать продолжительному развитию морской экономики. Синьхуа, 24.5.2005г.

— Полгода назад, 11 дек. 2004г., в соответствии с принятыми обязательствами при вступлении в ВТО, Китай расширил условия допуска иностранных предпринимателей в такие отрасли, как автомобильные грузовые перевозки, складское хранение, морские перевозки, судовые агентства, свя-



занные с логистикой. Еще через полгода, 11 дек. 2005г., предприятия на иностранном капитале будут допущены в сферу логистики. Последняя в Китае практически полностью открылась, уже пошел обратный отсчет времени.

На днях Госкомитет КНР по развитию и реформе, Государственное статистическое управление, Китайская ассоциация логистики и закупок впервые опубликовали совместные данные о ситуации в сфере логистики по всей стране. Согласно полученным результатам в 2004г. общие расходы на логистику по всей стране составили 2 911,4 млрд. юаней, это на 16,6% больше по сравнению с предыдущим годом в реальном исчислении. Общая стоимость логистики по всей стране составила 3,84 млрд. юаней, что на 29,9% больше по сравнению с пред.г. в реальном исчислении. За последние 10 лет общая стоимость логистики в истекшем году росла самыми быстрыми темпами.

В 2004г. добавленная стоимость в сфере логистики составила 6% ВВП, это 19,5% добавленной стоимости во всех отраслях сферы обслуживания. Логистика уже стала ведущей отраслью третьей индустрии в нашей стране. Заместитель председателя постоянного комитета Китайской ассоциации логистики и закупок Дин Цзюньфа считает, что ближайшие 10-20 лет будут золотым периодом развития логистики в Китае.

Заведующий Научно-исследовательским кабинетом по логистике при АОН КНР Сун Цзэ отметил, что потенциал рынка логистики в стране огромен. Тот фактор, что конкурентоспособность отечественных предприятий не столь высока, способствует мощному и крупномасштабному наступлению крупных зарубежных предпринимателей в сфере логистики.

Специалисты полагают, что по мере дальнейшей открытости большинства отраслей, связанных с логистикой, соответствующие транснациональные компании будут расширять сферу своих операций в Китае. В области инвестиций они будут все больше выбирать форму создания предприятий на собственном капитале или будут увеличивать свою долю капитала, обеспечивая таким образом контроль за совместным капиталом. В отношении своих клиентов они не будут ограничиваться иностранными предприятиями, а будут постепенно проникать в китайские предприятия. В отношении инвестиционных районов они главное внимание будут уделять дельтам Янцзы и Чжунцзяна, району Бохайского залива, а также другим экономически развитым районам; они будут постепенно расширять свое присутствие в северо-восточных, центральных и западных районах Китая. «Женьминь Жибао», 20.5.2005г.

— В 2004г. общий объем грузо- и пассажирооборота китайской гражданской авиации достиг 24,076 млрд. т/км., увеличившись на 36% по сравнению с 2003г. Таким образом, Китай, обогнав Японию и Великобританию, переместился с 5 места на 3 место в мировом рейтинге, уступая лишь США и Германии. Об этом сообщили в Главном управлении гражданской авиации КНР.

Как пишет сегодняшняя «Цзинцзи жибао» («Экономическая газета»), в 2004г. объем воздушных перевозок, осуществляемых китайскими авиакомпаниями по международным авиалиниям, составил 8,8 млрд. т/км. (рост на 41%). По этому показателю Китай переместился с 12 места в 2003г.

на 10 в мире. В 2004г. мировой грузо- и пассажирооборот авиационного транспорта вырос на 13% по сравнению с 2003г. Синьхуа, 20.5.2005г.

— В ближайшие 3 года в северо-китайском г.Тяньцзинь — одном из четырех городов центрального подчинения, будет выделено 58,7 млрд. юаней (7,1 млрд.долл. США) на создание современной транспортной системы. Как сообщили на пресс-конференции, устроенной на днях городской администрацией, эти деньги будут использованы для сооружения, реконструкции и расширения 18 объектов. В частности, в июне этого года начнется строительство 118-км. межгородской пассажирской железной дороги Пекин-Тяньцзинь. Это расстояние поезд будет проходить за полчаса. Согласно плану, движение по ней будет открыто в июне 2008г.

К концу 2006г. будет завершено строительство железной дороги, предназначенной, главным образом, для транспортировки угля из г.Хуанхуа (провинция Хэбэй) в порт Ваньцзя в Тяньцзине. В 2007г. будет завершено строительство 196-км. грузовой железной дороги, соединяющей уезд Цзисянь и порт Тяньцзинь.

За счет использования выделенных средств на территории города будет усовершенствована сеть скоростных автодорог. Так, к настоящему времени завершена подготовительная работа по строительству тяньцзиньского участка второй автострады Тяньцзинь-Пекин, ее проект рассматривается центральными правительственными ведомствами. Ожидается, что в 2007г. она будет полностью сдана в эксплуатацию. Движение по тяньцзиньскому участку автострады Пекин-Шанхай будет открыто также в 2007г.

В конце июня этого года начнется расширение тяньцзиньского международного аэропорта «Биньхай», общие инвестиции составят 1,86 млрд. юаней (225 млн.долл. США). Новый аэропорт будет сдан в эксплуатацию в 2007г., после чего его годовой пассажирооборот увеличится с нынешних 2 млн. до 6 млн.чел.

До 2010г. из городского бюджета будет выделено в общей сложности 24 млрд. юаней (2,9 млрд.долл. США) на портовое строительство: здесь появятся 17 причалов, каждый из которых способен принимать суда тоннажем свыше 10 тыс.т., а общий грузооборот местного порта вырастет с 206 млн.т. в 2004г. до 300 млн.т. Синьхуа, 19.5.2005г.

— За первые четыре месяца этого года грузооборот порта Сянган составил 6,97 млн. стандартных контейнеров, увеличившись на 0,3% по сравнению с аналогичным периодом пред.г., в апр. грузооборот составил 1,85 млн. стандартных контейнеров. Об этом сообщили в Департаменте портового развития Специального административного района Сянган. В I кв. Сянган уступил мировое лидерство Сингапуру по объему контейнерных перевозок. Синьхуа, 18.5.2005г.

— В г.Тяньцзине будет построен новый нефтяной причал для захода танкеров с 300 тыс.т. нефти, чтобы удовлетворить энергические потребности местных предприятий и соседних районов, включая Пекин, отметил мэр г.Тяньцзиня Дай Сянлун в интервью корр. агентства Синьхуа во время пребывания в столице для участия во встрече круглого стола по культуре в рамках форума «Форчун-2005».

По словам мэра, новый нефтяной причал сможет урегулировать перевозки нефти и природного газа и удовлетворить потребность нефтехимической промышленности города, а также «поставлять природный газ Пекину, Тяньцзиню и пров.Хэбэй».

Тяньцзинь вложит 40 млрд. юаней в строительство порта, чтобы в 2010г. повысить объем грузооборота порта до 300 млн.т., а контейнеропоток — до 10 млн. контейнеров. Синьхуа, 17.5.2005г.

— После успешной обкатки созданного даляньской лабораторией «Цыгу» пилотного поезда на магнитной подушке «Чжунхуа-01» эта же лаборатория разработала легкий поезд на подвесном рельсе «Чжунхуа-06». Недавно успешно завершена обкатка нового поезда. Таким образом, Китай создал собственный поезд, работающий на принципе магнитной левитации.

Проектная скорость поезда — 400 км/ч, мощность магнитного поля — 2,8 т/м. Поезд представляет собой быстрый междугородний транспорт, идеальный для региональных экономических зон в местах сосредоточения крупных и средних городов.

Старший специалист исследовательской группы Ли Линцюнь сообщил, что длина, ширина и высота вагона экспериментального легкого поезда «Чжунхуа-06» составляет 9,6 м., 1,65 м. и 1,87 м. Подвесная структура пути позволяет экономить строительные материалы и сокращает механическую нагрузку и позволяет поезду развивать высокую скорость. Поезд имеет невысокую себестоимость — строительство двухколейного пути протяженностью и соответствующей инфраструктуры требует 80 млн. юаней.

Поезд оборудован рядом надежных устройств (противопожарных, аварийного открывания дверей и т.д.), обеспечивающий высокую безопасность пассажиров.

Председатель комиссии по приемке легкого поезда, работающего на принципе магнитной левитации, директор института машиностроения Пекинского промышленного университета Ян Цзянью отметил, что в Китае насчитывается 100 городов с населением 1 млн. чел. и 20 городов с населением 5 млн. чел. Легкие поезда на воздушной подушке хорошо подходят для решения проблемы создания связывающей такие города транспортной системы. Такие поезда подходят также для решения проблемы связи крупных городов и городов-спутников. Ожидается, что общая протяженность линий, которые будут построены в будущем, превысит 100 тыс.км. Китайский информационный интернет-центр, 17.5.2005г.

— В Сиани — административном центре пров.Шэньси (Северо-Западный Китай), планируется расширить международный аэропорт «Сяньян», что позволит увеличить его годовой пассажирооборот до 26 млн.чел. Об этом сообщили в комитете по делам развития и реформ правительства провинции.

Международный аэропорт «Сяньян» является одним из 6 важнейших аэропортов Китая. Объем его воздушных перевозок непрерывно растет. В 2004г. пассажирооборот аэропорта составил 6,36 млн.чел., что на 44,6% больше, чем в 2003г. Ожидается, что в 2005г. данный показатель достигнет 7,5 млн.чел.

По сообщению, проект расширения аэропорта включает строительство второй взлетно-посадочной полосы, новых авиастоянок, здания управле-

ния воздушным движением, совершенствование навигационного и электрооборудования и т.д. Строительство планируется завершить в 2020г., после чего аэропорт будет способен обслуживать 250 тыс. вылетов ежегодно. Аэропорт «Сяньян» был открыт в 1991г. и расширен в 1999г. Синьхуа, 16.5.2005г.

— В течение ближайших пяти лет в пределах пятого автодорожного кольца мегаполиса Шанхай будет создана сеть общественных туалетов. Тогда любой сможет отыскать туалет в радиусе 300 м. Как сообщили на открывшемся сегодня в Шанхае Всемирном туалетном форуме 2005г., в 2010г. Шанхай в течение 180 дней будет принимать у себя участников и гостей всемирной выставки Экспо-2010. Ожидаемое число посетителей составит 80 млн.

На форуме была обнародована подготовленная администрацией Шанхая «Пятилетняя программа строительства и развития услуг общественных туалетов». Согласно программе, все новые или отремонтированные туалеты будут отвечать общепринятым санитарно-гигиеническим стандартам и оснащаться современной сантехникой. При этом особое внимание будет уделяться потребностям людей с ограниченными физическими возможностями, пожилых людей и детей.

В Шанхае насчитывается 3468 общественных туалетов. Жители и гости мегаполиса могут без труда найти их с помощью специально «туалетных карт», телефонной и интернет-справки, а также специальных уличных указателей. Синьхуа, 9.5.2005г.

— В Китае в 2005г. будет начато строительство железной дороги через пустыни Уланхуо и Бадин-Джаран в автономном районе Внутренняя Монголия. Как сообщили в железнодорожном управлении Хухото, магистраль возьмет начало в г. Линьхэ во Внутренней Монголии, пройдет на запад через третью и четвертую по величине в Китае пустыни Уланхуо и Бадин-Джаран, затем протянется через северную часть пров.Ганьсу в Синьцзян-Уйгурский автономный район и закончится в г. Хами. Общая протяженность будущей дороги составит 1390 км. В частности, длина участка во Внутренней Монголии — 1070 км., в Ганьсу и Синьцзяне — 320 км.

Будущая железная дорога станет новой трассой, соединяющей Северный и Северо-Восточный Китай с Северо-Западным Китаем и, кстати, будет следовать северному варианту древнего «Великого шелкового пути». Синьхуа, 6.5.2005г.

— В Синьцзян-Уйгурском автономном районе планируется построить новую скоростную автодорогу через пустыню Такламакан в мае этого года. Об этом сообщили в управлении коммуникаций Синьцзян-Уйгурского автономного района Китая.

Протяженность новой скоростной дороги составит 425 км. Она протянется с г.Алара на юге Синьцзяна через пустыню Такламакан в город Хотань. По планированию автодорога будет построена в 2007г. В 1995г. в Синьцзян-Уйгурском автономном районе была сдана в эксплуатацию первая автодорога через пустыню Такламакан протяженностью в 522 км. «Женьминь Жибао», 4.5.2005г.

— В пров.Цзянсу (восток Китая) 30 апр. открыт новый автомобильный мост через р.Янцзы. Мост «Жуньян» соединяет 2 старинных города — Янчжоу и Чжэньцзян. Председатель Постоянного комитета Всекитайского собрания народных представителей У Банго присутствовал на торжествен-

ной церемонии пуска моста. Он воздал должное 30 тыс. строителей, которым понадобилось 54 месяца для создания этого уникального подвесного моста длиной 35,66 км.

Его строительство велось с окт. 2000г. Длина основного пролета моста – 1490 м. На сегодня это крупнейший мост такого рода в Китае. Новый мост обещает играть важную роль в улучшении инвестиционного климата и модернизации района дельты Янцзы, сказал У Банго. Синьхуа, 1.5.2005г.

– 1 мая в 7:30 по местному времени из Катманду отправился первый поезд международного сообщения в Лхасу – административный центр Тибетского автономного района Китая. Железнодорожная линия Катманду-Лхаса составляет 955 км. В соответствии с соглашением, достигнутым Непалом и Китаем, в течение однолетнего испытательного срока маршрута еженедельно из Лхасы в Катманду и из Катманду в Лхасу будет отправляться по одному поезду.

В 2005г. исполняется 50 лет со дня установления дипломатических отношений между Китаем и Непалом. Железнодорожная линия Катманду-Лхаса в дальнейшем будет способствовать укреплению тесных дружественных контактов и углублению дружбы между народами двух стран. Синьхуа, 1.5.2005г.

– В будущем году планируется начать строительство приморской железной дороги, которая свяжет г.г.Сямэнь и Шэньчжэнь. Строительство данной железной дороги рассматривается как важный проект. Ее общая длина составит 500 км., 150 км. из них пройдут по территории Фуцзяни. Строительство начнется в 2006г., а в 2010г. по ней будет открыто движение. Общий объем капиталовложений в проект составит 25,6-27,1 млрд. юаней (1 долл. США = 8,28 юаня).

Существуют 2 варианта строительства: по первому варианту длина линии с 18 станциями составит 496 км., а общие капиталовложения – 27,1 млрд. юаней, второй вариант трассы (также с 18 станциями) будет на 3 км. короче, общие капиталовложения составят 25,6 млрд. юаней. После завершения строительства железной дороги, время в пути между Сямэнем и Шэньчжэнем сократится до 3 часов. Синьхуа, 1.5.2005г.

– Началось строительство первого в Китае экспериментального участка в уезде Фэйдун пров.Аньхой (Восточный Китай) скоростной железной дороги Нанкин-Сиань. Эта скоростная ветка тянется от железнодорожного узла Хэфэй, переходит в скоростную магистраль Хэфэй-Нанкин и далее на восток до пров.Цзянсу в Нанкин, длина строящегося полотна – 166 км., в т.ч. в пров.Аньхой 119 км. и 47 км. в пров.Цзянсу. По окончании строительства путь от Хэфэя до Шанхая займет меньше 3 часов. Хэфэйский участок магистрали Нанкин-Сиань является также важной составной частью скоростной железной дороги Шанхай-Ухань-Чэнду. Проектная расчетная скорость – 200 км. в час, при этом есть условия для повышения скорости до 250 км. в час. Синьхуа, 26.4.2005г.

– Как ожидается, в мае т.г. будут открыты пассажирские и грузовые перевозки на китайско-российской границе по маршруту Хума (северо-восточная провинция Хэйлунцзин)-Ушаково (российская Ярославская обл.). Полным ходом идет строительство инфраструктурных сооружений КПП на обеих сторонах.

10 лет назад Хума была утверждена китайским правительством пассажирским и грузовым КПП первой государственной категории. Но он до сих пор не открыт официально. За эти годы администрация уезда прилагала неустанные усилия для раннего открытия КПП.

Здесь деятели полагают, что официальное открытие КПП даст импульс к дальнейшему расширению китайско-российских торговых связей, быстрому развитию пограничной торговли в районе Хума.

Обе стороны достигли договоренности по лесозаготовкам, обработке леса, созданию рынка сельскохозяйственных продуктов, аренде земли, экспорту трудовых услуг и т. д. Компания «Тунда», основанная исключительно на капитале уезда Хума на территории России, уже вступила в действие. Она заключила с российской стороной контракт о рубке берез в 20 тыс.куб.м., кроме того, подписала с совхозом Ушаково договор об использовании земель площадью 300 га.

Уезд Хума и российский г.Смановск подписали соглашение об установлении породненных отношений и соглашение об укреплении двусторонних обменов и сотрудничества в области экономики, культуры и образования. «Женьминь Жибао», 25.4.2005г.

– По прогнозу, сделанному на днях Канцелярией КПП Маньчжурия (автономный район Внутренняя Монголия), в 2005г. через этот контрольно-пропускной пункт будет перевезено 18 млн.т. грузов, при этом его китайско-российский товароборот составит 1,7 млрд.долл. США.

Как сообщил заведующий канцелярией КПП Чжан Цзинхуа, в 2005г. на расширение железнодорожного перехода из госбюджета будет выделено 280 млн. юаней, а также 21 млн. юаней целевых ассигнований на реконструкцию автодорожного КПП. По завершению проекта расширения и перестройки здесь будет введен упрощенный порядок оформления таможенных документов, а автодорожный КПП будет осуществлять круглосуточный пропуск.

Маньчжурский КПП – крупнейший сухопутный КПП Китая. В последние годы по мере развития китайско-российских отношений непрерывно активизируется пограничная торговля двух стран. Ежегодно через этот КПП из России в Китай ввозятся большие партии сырой нефти, древесины и химической продукции. Одновременно, произведенные в Китае текстиль, одежда, стройматериалы и товары бытовой электроники активно поступают на российский рынок. Синьхуа, 22.4.2005г.

– В реконструкцию автодорожного контрольно-пропускного пункта Маньчжурия на китайско-российской границе, будет вложено 25 млн. юаней (3 млн. ам.долл.). По словам представителя КПП Маньчжурия (автономный район Внутренняя Монголия), средства для осуществления проекта будут выделены из центрального и местного бюджетов и направлены на прокладку автодорог, обновление объектов электроснабжения и озеленение КПП.

В Маньчжурии сформирована удобная железнодорожная и автодорожная сеть. 60% грузооборота китайско-российской торговли приходится на этот КПП. В 2004г. администрация Маньчжурии ассигновала 11,23 млн. юаней на расширение автодорожного КПП, что позволило увеличить

пропускную способность грузовых перевозок в 2 раза. Синьхуа, 19.4.2005г.

– В прошедшем марте объем морских контейнерных перевозок через сянганский порт снизился на 7,2% и составил 1,799 млн. стандартных контейнеров. Темпы снижения объема контейнерных перевозок стали самыми высокими за период, начиная с сент. 2001г. В I кв. этого года грузооборот порта снизился до 5,28 млн. контейнеров. Таким образом, по данному показателю Сянган уступил мировое лидерство Сингапуру (контейнерооборот – 5,31 млн. стандартных контейнеров).

По мнению сянганских СМИ, снижение объема контейнерных перевозок через Сянган в марте было обусловлено тем, что в последнее время в Шэньчжэне построены новые причалы, при этом стоимость обработки одного контейнера здесь дешевле на 100 долл. США.

В I кв. т.г. объем перевозок через порты внутренних районов Китая составил 15,82 млн. контейнеров (прирост – 23,7%). По грузообороту шэньчжэньский и шанхайский порты занимают соответственно первое и второе места в стране. В янв.-марте объем контейнерных перевозок через Шэньчжэнь составил 3,46 млн. контейнеров, с приростом на 24%. Синьхуа, 18.4.2005г.

– Китай завершит к концу 2005г. грандиозный проект по строительству самой высокогорной в мире Цинхай-Тибетской железной дороги. Об этом сообщает вице-премьер Госсовета КНР Цзэн Пэйянь. По словам китайского руководителя, проект будет способствовать развитию Тибета как одного из центров туризма в Китае. Железная дорога общей протяженностью 2040 км. свяжет город Синин (административный центр провинции Цинхай) с Лхасой (административный центр Тибетского автономного района). Работа по созданию первого участка трассы шла в 1958–84гг. Затем строительство было на долгое время «заморожено» и возобновилось лишь в 2001г. Работы по прокладке путей идут в сложных климатических условиях, связанных с низкими температурами и нехваткой кислорода. Максимальная высота над уровнем моря, на которую поднимется ж/д полотно, – 5070 м.

Тибет является местом паломничества туристов из разных уголков Китая и многих стран мира. Ежегодно насладиться уникальными красотами края и познакомиться с национально-культурными особенностями мирового центра буддизма приезжают до 1 млн. чел. Вместе с тем сейчас туристы вынуждены добираться туда самолетами или на автомобилях по опасным горным дорогам. После завершения строительства Цинхай-Тибетской магистрали ж/д маршрут возьмет на себя основную часть пассажирских и транспортных перевозок. Прайм-ТАСС, 13.4.2005г.

– В 2005г. начнется сооружение автодорожного моста через р.Хэйлунцзян (Амур), связывающего китайский г.Хэйхэ с российским Благовещенском. Об этом сообщил официальный представитель правительства пров.Хэйлунцзян. Новый мост будет первым крупным автодорожным мостом через Хэйлунцзян. Объект включает 1080 основную конструкцию моста и подъезд к нему, близлежащий КПП и пункт мостоуправления. Китайская сторона вложит в проект 300 млн. юаней (1 долл. США = 8,28 юаня). Ведутся двусторонние консультации по вопросу о размере капиталовложений российской стороны и условиях эксплуатации моста.

До сего времени грузоперевозки между Хэйхэ и Благовещенском осуществляются главным образом в зимний период по замерзшей Хэйлунцзян, что в значительной степени ограничивает объем грузопотока. По мнению правительства пров.Хэйлунцзян, сооружение моста через Хэйлунцзян не только положительно повлияет на развитие торгово-экономических связей между провинцией и Россией, но и пойдет на пользу обменам и сотрудничеству Китая и Европы.

Провинция Хэйлунцзян имеет с Россией 3000-км. совместную границу, вдоль которой действуют 25 государственных КПП и созданы 3 китайско-российские зоны пограничной торговли. В 2004г. объем экспорта и импорта провинции с Россией составил 3,82 млрд.долл. США, т.е. 56% общего внешнеторгового оборота провинции и 18,8% внешнего товарооборота между Китаем и Россией. Планируется построить еще 1 крупный мост через Хэйлунцзян – мост Логухэ. Синьхуа, 11.4.2005г.

– 6 апр. контейнерное судно, способное вместить 5816 стандартных контейнеров, было наименовано «Чжунъюань Далянь» и в тот же день от порта Далянь отправилось в первый океанский рейс между Китаем и Северо-западной Европой. Это контейнерное судно нового типа имеет 279 м. в длину, 40 м. в ширину. Проектная осадка грузенного судна – 14 м., общая грузоместимость – 67290 т. На нем 500 мест для рефрижераторных контейнеров. Проектная скорость – 25,6 морского мили в час. «Женьминь Жибао», 7.4.2005г.

– 6 апр. утром полностью завершена укладка рельсов железной дороги, соединяющей город центрального подчинения Чунцин с городом Хуайхуа пров.Хунань. Эта новая железная дорога общей протяженностью 624,52 км. является одним из знаменательных, символических проектов в рамках реализации стратегии масштабного освоения западной части Китая. В ее строительство вложено 19,8 млрд. юаней (1 долл. = 8,2765 юаня).

Строительство этой железнодорожной линии, начатое 16 дек. 2000г., шло в очень сложных геологических условиях. Пришлось соорудить 600 мостов и туннелей, которые составляют 50% общей длины дороги. Стальная трасса Чунцинуайхуа будет сдана в эксплуатацию к концу 2005г. «Женьминь Жибао», 6.4.2005г.

– На конец пред.г. капиталовложения в строящиеся железнодорожные объекты составили в Китае 500 млрд. юаней (60 млрд. американских долл.). В т.г. ожидается рост этого показателя, – сообщил министр железных дорог КНР Лю Чжицзюнь в г. Гуйян юго-западной пров.Гуйчжоу. По его словам, в 2005г. планируется реализация новых проектов и ожидается рост капиталовложений в железнодорожное строительство.

Министр отметил, что нехватка пропускной способности железных дорог страны отрицательно сказывается на развитии китайской экономики, и подчеркнул актуальность совершенствования железнодорожной сети в стране. Синьхуа, 5.4.2005г.

– Китайское общество работников транспорта (КОРТ) решило с 18 по 20 мая с.г. провести в Шанхае 2 Китайский международный фестиваль товарного обращения. Для китайских городов и предприятий фестиваль послужит стартовой площадкой к участию в глобальной конкуренции.

По решению комитета по делам развития и реформы и минкоммерции КНР, организаторами фестиваля выступают совместно КОРТ, министерство железных дорог, минкоммуникаций, управление гражданской авиации и таможенное управление Китая.

Как отметил начальник КОРТ Цянь Юнчан, на фоне усиливающейся экономической глобализации и присоединения Китая к ВТО, товарное обращение, как новая для Китая отрасль, попадает в поле зрения все большего числа людей разных профессий и разных областей. Информационное, денежное и товарное обращение — важные стратегические факторы, определяющие участие страны в глобальной конкуренции, что как раз и является главной целью нынешнего фестиваля. Синьхуа, 4.4.2005г.

— В результате четырехлетних усилий в основном завершено строительство капитальных объектов по всей протяженности железнодорожной магистрали Цинхай-Тибет. Ожидается, что к концу т.г. рельсы будут проложены до Лхасы — административного центра Тибетского автономного района, и уже с 1 июля 2006г. планируется начать пробную эксплуатацию этой самой высокогорной и протяженной в этой категории в мире железной дороги.

Железная дорога Цинхай-Тибет является одним из ведущих проектов правительства КНР в масштабном освоении западных районов страны. Ее строительство началось в 2001г. Общие инвестиции составят 26,21 млрд. юаней (3,17 млрд.долл. США). Общая протяженность этой железнодорожной магистрали — 1142 км., из них 960 км. пролягут на высоте 4000 м над уровнем моря, самая высокая точка составит 5072 м. 550 км. трассы пройдет в зоне высокогорной тундры.

На конец 2004г. было проложено 743 км. жел. дороги. В ходе строительства железной дороги 2 млрд. юаней (241,65 млн.долл. США) будет выделено на охрану окружающей среды в районе магистрали, что составляет 8% общего объема инвестиций в проект. Синьхуа, 4.4.2005г.

— Конечная западная точка автодорожного моста, соединяющего Сянган, Аомэнь и г. Чжухай (пров. Гуандун, Южный Китай), будет находиться в районе Гунбэй Чжухая. Такое решение было принято на завершившемся в Чжухае рабочем совещании по данному вопросу.

Организатором 2-дневного совещания выступил Государственный комитет по делам развития и реформ Китая. На совещании присутствовали чиновники ведомств Специальных административных районов (САР) Сянган и Аомэнь и г. Чжухая и свыше 100 экспертов. Общая протяженность автодорожного моста будет достигать почти 29 км. По завершении строительства время поездки из Сянгана в Аомэнь или Чжухай сократится до 20 минут. Синьхуа, 3.4.2005г.

— Вопрос о предстоящей транспортировке нефти по Байкало-Амурской магистрали через погранпереход Гродеково-Суньфэйхэ в Китай будет обсуждаться на международном совещании железнодорожников, которое откроется 15 марта в Алма-Ате (Казахстан). Об этом, как сообщили в службе по связям с общественностью Дальневосточной ЖД, 11 марта заявил руководитель делегации ДВЖД — филиала ОАО «РЖД», начальник службы международных сообщений Игорь Мель-

ников. В совещании примут участие представители железных дорог и внешнеторговых организаций Вьетнама, Казахстана, КНР, КНДР, Монголии и России. Они согласуют объемы перевозок экспортных, импортных и транзитных грузов ж/д транспортом на 2005г., а также обсудят итоги международных перевозок пассажиров и грузов.

По словам, Игоря Мельника, за 2004г. дальневосточные ж/д перевезли через пограничный переход Гродеково 6,2 млн.т. грузов, а в нынешнем году предполагается увеличить объем грузооборота с Китаем до 7 млн.т. Уже за первые 2 месяца 2005г. поток экспортных грузов увеличился на 8,4%, а импорт возрос в 2,6 раза. Сейчас дальневосточные ж/д активно готовятся к предстоящему потоку длинносоставных тяжеловесных эшелонов с нефтеналивными грузами. Реконструируются мостовой переход через Амур у Хабаровска, станции на БАМе, модернизируется транспортная инфраструктура на участке Уссурийск-Гродеково. ИА Regnum, 11.3.2005г.

— В 2005г. на модернизацию крупнейшей на российско-китайской границе станции Забайкальск будет направлено 670 млн.руб., притом, что в 2004г. инвестиции составили 1 млрд. 200 млн. Как сообщили в пресс-службе Забайкальской железной дороги, такие цифры прозвучали в обращении главного инженера магистрали Александра Большакова к делегатам конференции работников Читинского отделения дороги, посвященной заключению коллективного договора на 2005г.

Как отметил Александр Большаков, у станции Забайкальск есть уникальная возможность стать лучшей пограничной станцией, а у Южного хода участка Карымская-Забайкальск — лучшим ходом России. Уже завершено путевое развитие станции: парков приема, сортировки, пограничного контроля поездов. Реконструированы и вновь построены административные здания для пограничников, персонала станции, дистанции пути, связи, вагонного депо. В 2005г. здесь будет введено в эксплуатацию современное оборудование микропроцессорной, горочной и электрической централизации паркового хозяйства, а также энергоснабжение и освещение парков, пешеходный и досмотровые мосты. Благодаря комплексу проведенных работ, станция сможет обеспечивать ежесуточную передачу из России в Китай 20 поездов длиной 71 условный вагон. ИА Regnum, 9.3.2005г.

— ОАО «Российские железные дороги» (РЖД) в 2004г. перевезло в КНР 5727,3 тыс.т. нефти. Об этом сообщили в Департаменте по связям с общественностью РЖД. Из них 2634,8 млн.т. были перевезены через станцию Наушки (поставки НК «Юкос»), а 392,4 тыс.т. перевезены через станцию Забайкальск. В т.г. «Юкос» резко сократит поставки нефти. Так, на фев. компания подала в РЖД заявку на перевозку в Китай 250 тыс. нефти через станцию Наушки.

В янв. нефтяная компания поставила в КНР 280 тыс.т. нефти. ОАО «РЖД» — одна из крупнейших транспортных компаний в мире. Российские железные дороги занимают 1 место в мире по протяженности электрифицированных линий (42,3 тыс.км.) и второе — по эксплуатационной длине железных дорог (85,5 тыс.км.). ОАО «РЖД» владеет 100% ж/д магистралей в России, осуществляет 78,8% ж/д перевозок, перевозит 1,3 млрд. пассажиров и 1,2 млрд.т. грузов в год. Уставный капитал

компания составляет 1545,2 млрд.руб. (50 млрд.долл.). Общее количество филиалов — 165, из них 17 — региональные железные дороги. По объему выручки (617,5 млрд.руб. в 2003г.) стабильно входит в пятерку крупнейших компаний России.

«Роснефть» начала поставки нефти в Китай, «первые цистерны уже отправлены». В этом году намечено поставить в соответствии с трейдинговым контрактом 4 млн.т., а в последующие 5 лет — по 8,9 млн.т. Между Россией и Китаем подписано межправительственное соглашение, по которому РФ обязалась поставить в 2005г. в КНР ж/д транспортом 10 млн.т. нефти. Начиная со следующего года объемы поставок возрастут до 15 млн.т.

На этой неделе министр финансов Алексей Кудрин сообщил, что «Роснефть» привлекла кредиты китайских банков для покупки «Юганскнефтегаза». Однако впоследствии эта информация была опровергнута. Комментируя покупку Юганскнефтегаза, руководитель Росэнерго и член совета директоров «Роснефти» Сергей Оганесян честно признался, что с деньгами помог Китай. Причем, в отличие от Кудрина, он не поменял своего мнения на следующий день. Отвечая на вопросы журналистов, он подтвердил, что «Роснефть» профинансировала покупку «Юганска», позаимствовав 6 млрд.долл. у китайской CNPC в качестве предоплаты в счет будущих поставок нефти. Причем, Оганесян четко указал, что деньги пойдут на погашение кредитов российских банков, взятых для оплаты 9,3 млрд.долл. сделки по покупке «Юганскнефтегаза». «Роснефть», не отрицая привлечение «китайских» денег утверждает, что не направляла их на приобретение «Юганскнефтегаза».

ОАО «Роснефть» действительно достигла договоренности с китайской стороной о поставках в КНР нефти в объеме 48,4 млн.т. на период до 2010г. включительно на условиях предоплаты, сумма которой составляет 6 млрд.долл., говорится в заявлении нефтяной компании. В данной схеме задействованы российские и китайские финансовые институты, в т.ч. Внешэкономбанк, — в качестве банков-агентов. Однако привлеченные таким образом средства, которые уже получены российской стороной, никак не связаны с приобретением акций «Юганскнефтегаза», а имеют целевое назначение инвестиции в производственно-хозяйственную деятельность «Роснефти» и реализацию ее капиталоемких стратегических проектов. ИА «Росбалт», 4.2.2005г.

— ОАО «Российские железные дороги» (РЖД) оценивает инвестпроект «Перевозки нефти на Китай» в 39 млрд.руб. Об этом сегодня на выездном заседании правления ОАО «РЖД» сообщил президент компании Геннадий Фадеев. По его словам, «в 39 млрд.руб. мы оцениваем этот проект». Необходимо комплексная реконструкция участка Карымское-Забайкальск, реконструкция нефтеналивных станций Суховская, Зуй и восстановление нефтеналивного пункта на станции Уяр; в т.ч. необходимы инвестиции в локомотивный парк.

По словам Г.Фадеева, ОАО «РЖД» планирует привлечь кредит на весь объем работ. Ведутся переговоры со Сбербанком РФ об открытии семи кредитных линий. Как отметил первый вице-президент ОАО «РЖД» Хасян Зябиров, «экономический эффект от реализации этого проекта составит 500 млн.руб.». Также Г.Фадеев отметил, что «мы впервые обозначаем перевозки нефти как страте-

гическое направление». «Мы должны поспешить с транспортным обеспечением, чтобы показать, что мы можем составить конкуренцию трубопроводному транспорту. Перевозка 1 т. нефти через Забайкальск стоит 72 долл., если мы осуществим этот проект, то 30-млн.т. будет стоить 27 долл.», — отметил Г.Фадеев. Прайм-ТАСС, 2.2.2005г.

— Правление ОАО «РЖД» на своем выездном заседании в Чите утвердило план развития перевозок нефти в Китай. Об этом сообщили в Департаменте по связям с общественностью ОАО «РЖД». Правление компании подробно рассмотрело проект реконструкции участка Карымская-Забайкальск Забайкальской железной дороги для обеспечения возрастающего объема перевозок. Реконструкция предусматривает строительство вторых путей на 70% на протяжении южного хода Забайкальской железной дороги. В 2005г. будет сдано 80 км. двухпутных вставок, а в 2006г. — 110 км. Планируется увеличить способность пути пропускать составы весом свыше 6200 т., и закупить мощные тепловозы 3ТЭ10М. К 2007г. планируется полная электрификация участка Карымская-Забайкальск.

«При этом мы гарантировали правительству, что сможем обеспечить рост объемов перевозок нефти в Китай до 2010г. при инвестициях в инфраструктуру и локомотивный парк на уровне 39 млрд.руб. в ценах 2004г. При подготовке предложений по инвестированию в проект мы должны ориентироваться на эти заявленные параметры», — заявил президент ОАО «РЖД» Геннадий Фадеев. ИА «Росбалт», 2.2.2005г.

— Компания «Роснефть» сегодня приступает к поставкам нефти в Китай по железной дороге. Как ожидается, объем поставок в феврале составит 200 тыс.т. В течение года «Роснефть» намерена экспортировать в КНР 4 млн.т. нефти. Экспорт «будет осуществляться через Ангарскую нефтехимическую компанию» (АНХК). Между тем Ангарской нефтехимической компании (дочернее предприятие НК «Юкос») предъявлен иск по долговым обязательствам на 300 млн.долл. Податель иска — частная фирма, зарегистрированная в Лихтенштейне. Истец потребовал оплатить вексель, выписанный еще в 1996г. Дело будет рассматриваться в арбитражном суде Москвы.

АНХК, основанная в 1955г., являлась самым мощным нефтехимическим предприятием бывшего СССР, включающим в себя нефтеперерабатывающий завод; химический завод; товарно-сырьевое производство. АНХК — крупнейший на востоке России нефтехимический комплекс. В его составе несколько заводов, в т.ч. завод полимеров и нефтеперерабатывающий завод мощностью 22 млн.т. в год. В состав «Юкоса» компания вошла в 2001г. В 2004г. на АНХК переработано 8,7 млн.т. сырой нефти, поставляемой из Западной Сибири. Основная продукция — автомобильные бензины, дизельное топливо, мазут, масла, бутиловые спирты, амины, серная кислота, метанол, сжиженные газы. ИА «Росбалт», 1.2.2005г.

— 5-6 янв. 2005г. на пограничном ж/д пункте пропуска Гродеково-Суйфэньхэ (Дальневосточная железная дорога) состоялась традиционная встреча российских и китайских железнодорожников. На ней были подведены итоги работы погранперехода в 2004г., намечены планы на 2005г. По словам главы российской делегации, началь-

ника Владивостокского отделения дороги Валерия Тарабарова, объем передач экспортно-импортных грузов по станции Гродеково в 2004г. составил 6 млн. 200 тыс.т. и возрос к отчету 2003г. на 12%. Рост российского экспорта в Китай составил 10,6%, отмечено значительное увеличение импорта китайских грузов, достигшее максимального показателя — 30,7%. На 30% к показателям 2003г. возрос пассажирооборот в международном российско-китайском сообщении на ж/д пункте пропуска Гродеково-Суйфэньхэ и составил 496800 пассажиров.

По мнению главы китайской делегации начальника Муданьзянского отделения Харбинской железной дороги Юй Кунфэна, достижение высоких показателей 2004г. по обеспечению возросших объемов перевозок и безаварийного движения поездов на погранпереходе Гродеково-Суйфэньхэ стало возможным благодаря плодотворному и взаимовыгодному сотрудничеству наших пограничных отделений российских и китайских железных дорог, а также организованной работе пограничных и таможенных служб сопредельных государств. Высокие результаты в работе погранперехода стали возможны и благодаря капиталовложениям в ее развитие РЖД. В 2004г. сумма инвестиций в развитие Гродековского ж/д узла превысила 70 млн.руб. Планируя совместную работу пограничного ж/д пункта пропуска Гродеково-Суйфэньхэ на 2005г., стороны договорились достичь нового рубежа в объеме экспортно-импортных грузов — 7 млн.т. Об этом сообщила служба по связям с общественностью дороги. ИА Regnum, 6.1.2005г.

— РЖД перевезет в Китай 3 млн.т. нефти «Лукойла». Соответствующее соглашение подписали президент ОАО «РЖД» Геннадий Фадеев и президент НК «Лукойл» Вагит Алекперов. По словам Вагита Алекперова, «компания сможет поставить этот объем». Как заявил Геннадий Фадеев, что в 2005г., кроме 3 млн.т. нефти «Лукойла», 3 млн.т. китайцам поставит «Юкос» и 4 млн.т. — «Роснефть». Фадеев напомнил, что «Юкос» сделал заявку на перевозки на янв. в 250 тыс.т. Общий объем перевозок в 2005г. составит 10 млн.т. нефти, а в 2007г., по словам главы РЖД, возможен рост перевозок нефти до 15 млн.т. Фадеев подчеркнул, что уровень перевозок в 10 млн.т. можно превысить уже сейчас. ИА «Росбалт», 29.12.2004г.

— С начала следующей недели из Биробиджана в Китай можно будет доехать на рейсовом автобусе. Как сообщил зампред правительства Еврейской автономной обл. Валерий Гуревич, недавно между правительствами ЕАО и пров. Хэйлунцзян было подписано официальное соглашение о грузовых и пассажирских перевозках через пункты пропуска Нижне-Ленинское и Амурзет. Теперь, сев в рейсовый автобус в Биробиджане, турист сможет через несколько часов выйти прямо в китайских г.г.Хэгане и Тунцзяне. Проще станет и предпринимателям, осуществляющим грузовые перевозки. Заполнив товаром, например многотоннажную фуру, его можно будет выгрузить в конечной точке прибытия, избегая, как было раньше, перегрузки на автотранспорт с противоположной стороны. К сожалению пока нельзя проехать по китайской территории на личном легковом автомобиле (хотя микроавтобусы с вместимостью больше 8 пассажиров, сделать это смогут без проблем). Но как только Китай вступит во Всемирную

торговую организацию, тогда эта проблема будет решена. Само собой что грузовые и пассажирские перевозки будут осуществляться в соответствии со всеми таможенными и законодательными нормами России и Китая.

Автомобили и автобусы в зимний период смогут переезжать из одного государства в другое по ледовой дороге, а летом на этом участке реки будет работать паромная переправа. Предполагается, что пассажирские и грузовые рейсы будут осуществляться ежедневно. Сейчас проводятся переговоры с автобусными перевозчиками, о том, сколько же будет стоить билет в один конец. Правительства ЕАО и провинции Хэйлунцзян ожидают больших финансовых поступлений в свои бюджеты, ведь увеличение объемов перевозок пассажиров и грузов влечет за собой развитие сопутствующей инфраструктуры и услуг. ИА Regnum, 20.12.2004г.

— 8 дек. в г.Манчжурия (КНР) состоится официальное открытие нового аэропорта. Для участия в торжественной церемонии в Китай прибыла официальная делегация Читинской обл. Пассажирское авиационное сообщение во Внутренней Монголии (автономный район в составе КНР) было открыто в 1931г. Авиакомпания «Оуя» осуществляла рейсы из Шанхая в г.Маньчжурия и Муси. В тот период там были необустроенные полевые аэродромы. В марте 1953г. советско-китайская авиакомпания с ограниченной ответственностью открыла регулярное международное пассажирское авиасообщение через территорию Внутренней Монголии по маршруту Пекин-Шэньян-Хайлар-Чита. Эта авиалиния просуществовала несколько лет и была самой первой международной линией нового Китая. В 50-60гг. в Автономном районе были построены и введены в эксплуатацию пассажирские аэропорты в г.г.Хух-Хото, Тунляо, Чифэн и Улан-Хото. Во время «культурной революции» в 1969г. все гражданские аэродромы АРВМ были превращены в военные. С началом экономических реформ в 1980г. аэродромы АРВМ вновь стали использоваться как гражданские. Возобновилось строительство и ввод в эксплуатацию новых аэропортов.

Маньчжурия является крупнейшим в Китае сухопутным пунктом пропуска, который берет на себя более 60% наземных перевозок в рамках российско-китайской торговли. Важным элементом в туристической инфраструктуре города должен стать аэропорт, строительство которого началось 16 мая 2003г. Проект строительства аэропорта был одобрен в начале 2003г. Госсоветом КНР и Центральной военной комиссией. Ранее Комитет по развитию и реформам КНР рассмотрел и одобрил технико-экономическое обоснование по данному проекту. Общий объем инвестиций в строительство аэропорта составляет 183 млн. юаней (по данным из других источников — 158 млн. юаней). 60% инвестиций вкладывает государство (по словам секретаря комитета КПК города Маньчжурии Ян Ханьчжуна, это холдинговая компания «Хайнань Эйрлайнз»), остальные 40% вносит Народное правительство города Маньчжурии.

Аэропорт способен принимать самолеты класса Боинг-737. Длина взлетно-посадочной полосы — 2400 м., ширина — 45 м. Территория аэродрома составляет 166 тыс.кв.м., территория аэровокзала — 7,5 тыс.кв.м. Осуществление этих авиарейсов (как вариант, с промежуточной посадкой и тамо-

женным оформлением в аэропорту г. Чита) позволит удовлетворить потребности жителей приграничных регионов двух стран в регулярном авиасообщении, будет стимулировать развитие туризма, деловой активности, создаст быстрый и удобный способ пересечения границы. ИА Regnum, 8.12.2004г.

## КНДР

— Власти двух корейских государств договорились провести 25 мая торжественные церемонии по случаю пробного пуска поезда по воссоединенной впервые за полвека железной дороге между ними. По сообщениям из Сеула, поезд с 500 пассажирами проедет через военно-демаркационную линию из южнокорейского города Мусан в северокорейский Кэсон. Как передает из Сеула агентство Ренхап, договоренность об этом достигнута в пятницу в Кэсоне в ходе рабочей встречи представителей КНДР и Республики Корея.

Железнодорожные пути между Севером и Югом Корейского полуострова были состыкованы 14 июня 2003г. на двух участках на западе и востоке демилитаризованной зоны — полосы шириной четыре км. Она разделяет Корейский полуостров вдоль 38 параллели, по которой прошла граница между двумя корейскими государствами. В перспективе ожидается соединение железных дорог КНДР и Республики Корея с Транссибирской магистралью.

Перед тем, как поезд из Южной Кореи тронется в исторический путь по воссоединенной западной магистрали, в Масане, а также на восточном участке в районе станции «Алмазных гор» — Кымгансан в КНДР — одновременно пройдут торжественные церемонии. По данным Ренхап, в них участвуют главы делегаций двух государств на двусторонних переговорах — министр по делам национального воссоединения Республики Корея Ли Чон Сок и ответственный советник кабинета министров КНДР Квон Хо Ун. В поезде среди пассажиров поездку с Юга на Север совершат по 100 официальных лиц двух корейских государств, а также 300 жителей Южной Кореи.

Речь о регулярном сообщении между КНДР и Республикой Корея пока не идет из-за остающихся технических вопросов и проблем гарантий безопасности. По железной дороге из Сеула в Пхеньян в июне намерен совершить поездку бывший южнокорейский президент Ким Дэ Чжун, который в 2000г., будучи главой государства, впервые побывал в столице КНДР и встретился с лидером этой страны Ким Чен Ирром. Именно Ким Дэ Чжун начал политику «солнечного тепла», которая привела к небывалому прежде сближению между Севером и Югом Кореи. Ее продолжателем стал и нынешний президент Республики Корея Но Му Хен. РИА «Новости», 19.5.2006г.

— Заседание смешанной российско-корейской железнодорожной пограничной комиссии открывается в понедельник в северокорейском городе Раджин. Как сообщили в службе по связям с общественностью Дальневосточной железной дороги, в состав делегации ОАО «Российские железные дороги» вошли железнодорожники из Москвы, Хабаровска и Владивостока. На заседании будут обсуждаться вопросы грузовой и коммерческой работы, дополнения и изменения в российско-корейское железнодорожное соглашение.

Стороны также намерены обсудить итоги выполнения планов перевозок внешнеторговых грузов между Россией и КНДР за 6 месяцев текущего года. Российские железнодорожники обсудят с коллегами из министерства железных дорог Северной Кореи графики движения поездов на 2006г. по пограничному железнодорожному переходу Хасан (Россия)-Туманган (КНДР). Как отметили в службе по связям с общественностью ДВЖД, «в первой половине 2005г. пассажирооборот на погранпереходе Хасан-Туманган составил 5315 человек, что по сравнению с пред.г. составляет 119,4%. Из РФ в КНДР перевезено 1841 человек — 131,5%, из КНДР в РФ перевезено 3474 пассажиров — 113,8% к прошлому году». Импортные перевозки из КНДР за 6 месяцев 2005г. составили 107,2%, к аналогичному периоду 2004г. За 6 месяцев 2005г. увеличены объемы экспортных перевозок лесных грузов. В то же время по сравнению с аналогичным периодом 2004г. снизились объемы перевозки черных металлов, угля, удобрений, автомобилей. РИА «Новости», 22.8.2005г.

— Торговое судно из КНДР прибыло 22 мая в южнокорейский порт Ульсан, расположенный на юго-востоке страны, чтобы принять на борт химические удобрения, которые Южная Корея передает Северной в качестве гуманитарной помощи. Это первый за последние 21г. заход северокорейского судна в южнокорейский порт.

21 мая во второй половине дня это судно покинуло один из портов КНДР и взяло курс на юг, ночью оно пересекло морскую разграничительную линию между двумя корейскими государствами и оказалось в южнокорейских территориальных водах, а вечером 22 мая пришвартовалось к причалу порта Ульсан. После загрузки на борт 5 тыс.т. химических удобрений судно должно 25 мая сняться с якоря и отплыть обратно в КНДР. В соответствии с договоренностью еще одно северокорейское транспортное судно сегодня вечером должно встать к причалу другого южнокорейского порта Кунсан в западной части страны.

Соглашение о поставках 200 тыс.т. южнокорейских химических удобрений в КНДР было подписано после встречи на уровне замминистров двух стран, проходившей с 16 по 19 мая с.г. Согласно договоренности, 10 тыс.т. из этого количества удобрений будут отправлены в КНДР сухопутным маршрутом, а 190 тыс.т. — морским путем. Синьхуа, 23.5.2005г.

— Впервые за последние полвека между городами двух частей разделенного Корейского полуострова открылось автобусное сообщение. Из Сеула в г.Кэсон на территории КНДР отправился с пробным рейсом автобус, который будет курсировать между столицей Республики Корея и южнокорейским технопарком к северу от военно-демаркационной линии. Как заявил ранее в Сеуле замминистра транспорта Республики Корея Ли Бон Чо, автобус Сеул-Кэсон пока будет курсировать в будни один раз в день, а когда порядок пересечения военно-демаркационной зоны будет упрощен, то — 2 раза в день.

Расстояние между Кэсоном и центром Сеула, откуда будут отправляться автобусы-экспрессы, составляет 80 км. Стоимость такой поездки — 120 тыс. южнокорейских вон (100 долл.). Город Кэсон, расположенный в 12 км. от военно-демаркационной линии между югом и севером Кореи, был сто-



лицей единого феодального государства Коре (918-1392г.). Там создается технопарк, в котором сотни южнокорейских компаний разместят свои производства с привлечением рабочей силы из КНДР. РИА «Новости», 20.9.2004г.

— КНДР и Южная Корея заключили соглашение об открытии недавно построенных дорог через демаркационную зону и начале испытательных рейсов поездов по железнодорожной ветке. Одновременно Южная Корея обещала предоставить КНДР 400 тыс.т. продовольственной помощи.

На переговорах в Пхеньяне было принято решение открыть две дороги, построенные в демилитаризованной зоне, и провести испытания недавно соединенных железнодорожных путей. На переговорах было также принято решение о создании совместного агентства по эксплуатации промышленных предприятий в приграничном городе Кэсон, где проводится эксперимент в области экономического сотрудничества. Днем ранее высокопоставленным военным обеих Корей удалось договориться об ослаблении напряженности у западного берега Корейского полуострова, где в последние годы регулярно происходили стычки военных кораблей. ИА «Росбалт», 5.6.2004г.

## Корея

— В своей внешнеторговой стратегии Республика Корея делает большую ставку на реализацию проекта по возобновлению железнодорожного сообщения между северной и южной частью Корейского полуострова и получение сухопутного выхода на два крупных экспортных рынка — западноевропейский и китайский. Благодаря осуществлению данной инициативы железнодорожные составы с потребительскими товарами смогут следовать из порта Пусан, расположенного на юге полуострова, через демилитаризованную зону и территорию КНДР и, далее, Сибири в Европу, вплоть до Берлина. Сухопутный маршрут позволит существенно сократить время доставки грузов из РК, которые пока перевозятся морским транспортом. Планируемые через Сибирь железнодорожные маршруты дадут возможность доставлять товары из внутренних районов Китая в Европу в два раза быстрее.

Республика Корея и КНДР планировали провести испытание построенных через демилитаризованную зону железнодорожных путей в конце мая тек.г. Однако КНДР не поддержала данную инициативу, сославшись на напряженные отношения между двумя корейскими государствами.

На переговорах по экономическим вопросам, закончившихся в начале июня, северокорейские представители отказались от согласования временных испытаний до тех пор, пока не будет урегулирован спор о морской разграничительной линии между КНДР и РК в западных акваториях. Республика Корея заявила о готовности отгрузить в КНДР сырье и материалы для производства обуви, текстиля и моющих средств уже в авг. тек.г., но только в случае согласия партнеров на проведение испытаний.

Проект железнодорожного «Шелкового пути» начал реализовываться после того, как в 2000г. состоялся первый межкорейский саммит. К 2003г. были состыкованы старые железнодорожные пути на двух участках демилитаризованной зоны. По-

сле этого работы над проектом были приостановлены, несмотря на то, что его поддерживает большое число сторонников.

Отношение к проекту должно продемонстрировать степень готовности КНДР стать «открытой» страной. Транскорейская железная дорога даст возможность южнокорейским производителям мобильных телефонов и комплектующих для автомобилей быстрее и с меньшими издержками доставлять свою продукцию на китайский, российский и западноевропейский рынки. В Республике Корея уже построен новый аэропорт, расширена и модернизирована портовая инфраструктура и теперь генеральный план по развитию транспорта должен быть дополнен железнодорожной «составляющей».

В осуществлении сквозного сообщения через весь Корейский полуостров, помимо РК и КНДР, заинтересованы и другие страны. Как отмечает International Herald Tribune, Китай обеспечит себе сухопутный выход на южнокорейский рынок. Россия укрепит свою роль в качестве связующего звена между Европой и Азией, получая за транзит дополнительные средства и снабжая Республику Корея, лишенную многих видов полезных ископаемых, продукцией добывающей промышленности.

Российская сторона приложила немалые усилия для того, чтобы убедить северокорейские власти в целесообразности открытия территории КНДР для транзитного сообщения. Десятки специалистов из РФ готовили технико-экономическое обоснование для организации на современном уровне железнодорожного сообщения между РФ и РК по восточному побережью Корейского полуострова.

Как отмечает International Herald Tribune, КНДР с 1994г. стала проявлять заинтересованность в развитии международного транзитного сообщения через свою территорию. Незадолго до своей смерти президент КНДР Ким Ир Сен на встрече с бельгийской делегацией заявил о возможности получения его страной ежегодных доходов в 1,5 млрд. долл. в год за транзитные услуги (в случае восстановления межкорейского железнодорожного сообщения). Дополнительные валютные средства позволят КНДР в какой-то мере ослабить давление со стороны США. Страны, грузы которых будут следовать по северокорейской территории, постараются добиться от Соединенных Штатов большей гибкости в их политике по отношению к КНДР, что даст возможность обеспечить стабильность на Корейском полуострове. Одновременно северокорейские власти могут пойти на реформирование своей экономики по китайскому образцу, включая реализацию инициатив по открытию экономики по отношению к внешнему миру. БИКИ, 22.6.2006г.

— Консорциум европейских инвесторов готов инвестировать в строительство железной дороги между Россией, Южной Кореей и Китаем. Об этом заявил глава минэкономразвития Герман Греф по итогам встречи с министром экономики Южной Кореи Ким Хен Чоном и корейскими предпринимателями. Он напомнил, что в конце мая проводились консультации во Владивостоке между Южной Кореей, Северной Кореей и Россией. «Пока вопрос упирается в предоставление информации со стороны Северной Кореи, через которую будет

проходить дорога», — сказал Г.Греф. По его словам, по мере предоставления информации и проявления интереса со стороны Северной Кореи, «мы готовы максимально быстро подключиться к проектированию и инвестированию». Прайм-ТАСС, 4.4.2006г.

— Реконструкция Транскорейской магистрали начнется с восстановления железной дороги до территории РФ по маршруту Госграница-Туманган-Раджан. Договоренность об этом, как сообщали в пресс-службе ОАО «РЖД» 16 марта, достигнута в ходе переговоров во Владивостоке делегации компании с представителями Северной и Южной Кореи.

Встреча проходила в рамках конференции «Транссибирская магистраль в XXI веке: перспективы развития сотрудничества в области железнодорожных перевозок». Она была посвящена развитию контейнерных перевозок (с южнокорейской стороны), вопросам восстановления Транскорейской железной дороги и организации сотрудничества железнодорожных ведомств. Кроме того, представители Северной Кореи согласились с необходимостью создания международного консорциума для восстановления Транскорейской железной дороги. ИА Regnum, 17.3.2006г.

— Организация перевозок грузов контейнерными поездами — передовая перевозочная технология, отвечающая требованиям как внутреннего, так и внешнего рынков. Об этом, как сообщили 16 марта в пресс-службе ОАО «РЖД», во Владивостоке заявил вице-президент ОАО «Российские железные дороги» Салман Бабаев, выступая перед участниками международной конференции «Транссибирская магистраль в XXI веке: перспективы развития сотрудничества в области железнодорожных перевозок».

Бабаев отметил, что современная технология перевозки грузов контейнерными поездами — это, прежде всего, сокращение сроков доставки, обеспечение большей сохранности перевозимых грузов, применение новейших информационных разработок. ОАО «РЖД» ведет активную деятельность по развитию перевозок грузов в контейнерах из Китая, Кореи и Японии в страны Европы с участием Транссибирской магистрали через погранпереход Забайкальск и порт Находка-Восточная. В 2004г. был отправлен опытный контейнерный поезд по маршруту Китай-Украина (через пограничный переход Забайкальск). Время в пути 7,5 суток. В данном поезде осуществляется перевозка грузов в контейнерах из Китая в страны Восточной Европы, — сообщил Бабаев. С янв. 2005г. начал курсировать контейнерный поезд по маршруту Находка/Восточная-станция Марцево (Северо-Кавказская железная дорога). Автомобильные комплекты из Южной Кореи для завода ТагаЗ регулярно доставляются по железнодорожному маршруту протяженностью 9928 км. за 11 суток. Там же производится обработка и погрузка на станции «Находка» производятся за 3-4 дня. Разгрузка на станции Марцево — за 2 дня. Срок доставки аналогичной партии груза морскими линиями от порта «Восточный» до порта «Таганрог» (Азовское море) составляет 25 суток.

В янв. 2006г. был реализован проект перевозки одного тестового контейнера с грузом ИКЕА из Китая в Швецию (Шанхай-порт Восточный-Клайпеда (Литва)-Альмут (Швеция) транзитом

по российским железным дорогам. Общее время перевозки — 50 дней, из них по РЖД — 22 дня. Развивая проект перевозок грузов ИКЕА, в 1 пол. 2006г. планируется перевозка тестового контейнера из Китая в Москву по Транссибирской магистрали. Необходимо отметить, отметил Бабаев, что за последние годы наметилась устойчивая тенденция по обеспечению сохранности перевозимых грузов в ускоренных контейнерных поездах по Транссибирской магистрали. Для улучшения сервиса транспортных услуг открыты агентства «Трансконтейнер» ОАО «РЖД» на припортовой станции Находка-Восточная, пограничных переходах Забайкальск, Гродеково, Наушки. Наличие таких агентств на пограничных переходах позволяет оказывать полный комплекс услуг по формированию контейнерных поездов, а также координировать работу причастных ведомств — пограничных служб, таможенных органов, стивидорных компаний и погранпереходов со стороны сопредельных железных дорог. ИА Regnum, 16.3.2006г.

— По информации министерства морских дел и рыболовства РК, 19 янв. 2006г. на год раньше запланированного срока открылись первые три контейнерных причала нового порта г. Пусана (стенка — 1,2 км. при глубине 16 м.). На этих причалах можно одновременно осуществлять погрузку и разгрузку трех контейнеровозов водоизмещением 50 тыс.т. Строительство нового порта началось в 1995г. и продлится до 2011г. Стоимость строительства составляет 9,2 трлн. вон. Ожидается, что с началом эксплуатации порта в полном объеме Пусан переместится с пятого на второе место среди крупнейших портов мира. По завершению строительства Пусан сможет переваливать 25 млн. двадцатифутовых контейнеров. На первом месте — Гонконг, на втором — Сингапур, на третьем — Шанхай (КНР), на четвертом — Шенжен (КНР). www.economy.gov.ru, 3.2.2006г.

— Власти РК объявили о том, что они планируют построить к 2015г. линию скоростной железной дороги, которая соединит Сеул со столицей провинции Чолла г.Кванджу через г.Осон. Данный проект оценивается в 14,38 млрд.долл., что составляет 7% ежегодного бюджета страны. Вместе с тем уже эксплуатируемая скоростная железная дорога Сеул-Пусан за год принесла 500 млн.долл. убытков. www.economy.gov.ru, 8.12.2005г.

— «Корейские национальные железные дороги» признали южнокорейскую фирму «Ротем» победителем над французской фирмой «Алстом» (Alstom) в тендере на строительство нового скоростного поезда G-7, максимальная скорость которого составляет 350 км./час. Общая стоимость контракта составила 288,6 млн.долл. www.economy.gov.ru, 8.12.2005г.

— По информации министерства строительства и транспорта, во II пол. 2005г. будут открыты рейсы трех иностранных авиакомпаний, которые свяжут РК с Индией, Таиландом и Россией. Авиакомпания Air India открывает регулярное сообщение между Сеулом, Мумбаи, Дэли и Гонконгом 7 июля 2005г. «Авиакомпания Русское небо» также 7 июля 2005г. открывает грузовое сообщение между Абаканом и Сеулом (рейс дважды в неделю). Авиакомпания Tai Sky Airlines с 11 авг. 2005г. откроет сообщение между Сеулом и Бангкоком. www.economy.gov.ru, 7.7.2005г.

— По информации международной ассоциации воздушного транспорта (International Air Transport Association), крупнейший южнокорейский авиаперевозчик Korean Air объявлен по итогам 2004г. ведущим в мире авиационным грузоперевозчиком. При подведении итогов в расчет принималась общая протяженность грузовых полетов (у «Корейских авиалиний» она составила 8,16 млрд.км.). В 2004г. данной корейской компании впервые за 19 лет удалось сместить с пьедестала немецкую компанию «Люфтганза». www.economy.gov.ru, 1.7.2005г.

— Основной потенциал развития сотрудничества между Россией и Республикой Корея лежит в области использования транзитных возможностей российских железных дорог. Такое мнение высказал министр экономического развития и торговли РФ Герман Греф, выступая в среду в ходе российско-южнокорейского семинара «Экономические реформы и конкурентоспособность». Глава Минэкономразвития отметил малое количество контактов между российским и южнокорейским бизнесом, а также невысокий уровень взаимных инвестиций — около 250 млн.долл. По мнению Грефа, одной из новых потенциальных отраслей сотрудничества может стать железнодорожный транзит, в частности, с использованием возможности Байкало-Амурской магистрали и Транссиба.

«Очевидно, что на сегодняшний день имеются качественно новые возможности транспортировки контейнерных грузов по Транссибирской магистрали. У нас уже разработана программа транзитных перевозок, в соответствии с которой будут снижены тарифы на грузовые перевозки, и будут упрощены таможенные процедуры», — сказал министр. В рамках этой программы уже разработана идея соединения железных дорог Южной и Северной Кореи. РИА «Новости», 7.7.2004г.

## Малайзия

— «Кое-кто из аналитиков утверждает, что цель (Китая) — расширить свое присутствие в Малаккском проливе. В этом узком водном бассейне, на берегу которого стоит Малайзия, часто появляются пираты. Однако здесь пролегал и морская линия 60% нефтяного импорта Китая», — сообщает американская газета «Лос-Анжелес Таймс». «Министр обороны Индонезии Ювано Сударсоно сказал, что Китай намерен предоставить помощь в обеспечении безопасности Малаккского пролива. Он не дал подробной оценки китайского предложения, но твердо заявил, что Индонезия не приветствует вступление иностранных войск в Малаккский пролив», — сообщает агентство «Ассошиэйтед пресс». На самом деле в сент. с.г. западные СМИ много писали о том, что «Китай желает оказать содействие в усилении безопасности Малаккского пролива», и этим вызвали к нему подозрения у стран Малаккского пролива и даже всей АСЕАН. Фактически же вся эта «новость» создана ими самими.

Сначала о ней сообщило «Ассошиэйтед пресс», а затем и агентство «Рейтер» после довольно туманного заявления индонезийского министра обороны. Министр говорил: «Вообще-то все страны, которые перевозят нефть через Малаккский пролив, включая Китай, Японию и Южную Корею, выразили желание оказать поддержку ради безопасности паромства в Малаккском проли-

ве». И оба агентства стали, без всякого сомнения, намекать на то, что Китай якобы сам вызвался на оказание содействия.

В сущности Китай завоевал доверие и международный авторитет именно тем, что неукоснительно соблюдает дипломатический принцип уважения суверенитета других государств, и угрожающих выходов на рынке Юго-Восточной Азии, как уже видно, становится все меньше и меньше. Поддержание низкой тональности в малаккском вопросе, продолжение активного и искреннего сотрудничества с соответствующими странами — это реальность, и она отвечает перспективным интересам Китая. А дымовой снаряд кое-каких западных СМИ предназначался на этот раз для того, чтобы, во-первых, исказить образ Китая, мирно восходящего на Юго-Востоке Азии, и, во-вторых, найти повод для тех держав, которые действительно хотят установить свое военное присутствие в Малаккском проливе. «Женьминь Жибао», 27.12.2005г.

## Монголия

— Монголия обратилась к России с просьбой построить 1500 км. автомобильных дорог и готова расплатиться за это одним из месторождений полезных ископаемых в Монголии. Об этом сообщили в пресс-службе минтранса России. Состоялась встреча министра транспорта РФ Игорь Левитина с министром дорог, туризма и транспорта Монголии Цэгмэд Цэнгэл, на которой они обсудили совместные планы развития авиационного сообщения и строительство автомобильных дорог.

«Монгольская сторона предложила России принять участие в строительстве 1,5 тыс.км. дорог в Монголии. Формой расчета, по предложению монгольской стороны, может быть либо кредит, взятый под гарантии монгольского правительства, либо будет рассмотрен вопрос передачи в собственность России одного из месторождений полезных ископаемых», — сказала пресс-секретарь минтранса Светлана Крыштановская. По ее словам, министры обсудили вопрос развития российско-монгольского СП «Уланбаторские железные дороги». «Левитин высказал мнение о целесообразности передачи железной дороги в концессию на длительный срок российской или иностранной компании», — сообщила пресс-секретарь минтранса. РИА «Новости», 31.3.2006г.

— С 19 по 27 авг. на Восточно-Сибирской железной дороге проходило международное совещание пограничных железнодорожных комиссий ОАО «РЖД», Улан-Баторской железной дорогой и Китайскими железными дорогами. На совещании рассматривались следующие вопросы: рассмотренные ходы выполнения согласованных на 2005г. объемов перевозок грузов между Россией и Монголией, организация движения поездов, грузовой и коммерческой работы, пассажирских перевозок и пр. В итоге проведенных заседаний были подписаны протоколы: российско-монгольский, монголо-китайский и трехсторонний.

Как сообщили в службе по связям с общественностью Восточно-Сибирская железной дороги, по итогам работы за 6 месяцев 2005г. отмечается рост объемов передачи грузов из Монголии в Россию по сравнению с пред.г. на 62%, увеличение плановых показателей на 18%, но вместе с тем наблюдается спад передачи грузов из России в Монголию к аналогичному периоду пред.г. на 23%.

Совещание представителей железных дорог Российской Федерации, Китайской Народной Республики и Монголии для решения вопросов, связанных с выполнением соответствующих Соглашений и протоколов, созываются один раз в год поочередно в каждой из указанных стран. Очередное совещание состоится в 2006г. в городе Хухото (Китай). Дату совещания представителей железных дорог стороны согласуют установленным порядком. ИА Regnum, 30.8.2005г.

## Пакистан

— Пакистан и КНР открыли первый автобусный маршрут между двумя странами. Регулярное автобусное движение свяжет пакистанский Гилгит и китайский Кашгар. «Это первый автобусный маршрут между нашими странами за полвека дипломатических отношений», — сказал представитель пакистанского министерства транспорта Зафар Икбал (Zafar Iqbal). Это первый международный маршрут по высокогорному Каракорумскому шоссе. Автобусы будут ходить в обе стороны три раза в неделю, поездка будет занимать в среднем 16 часов. Первые автобусы отправились из КНР и из Пакистана, прибытие в пункты назначения ожидается поздно вечером. РИА «Новости», 15.6.2006г.

— Индию и Пакистан свяжет третий автобусный маршрут, который с нетерпением ожидают тысячи сикхских паломников, сообщает правительство Индии. Автобус свяжет индийский Амритсар, священный для сикхов город, где расположен культовый Золотой храм, с пакистанским Нанкана Сахиб, родиной сикхского Гуру Нанак. Гуру Нанак является основателем религии сикхизм, возникшей в Пенджабе в конце 15 века и достаточно распространенной на севере Индии. Слово «сикх» восходит к санскритскому «ученик» и каждый последователь религии считает себя учеником 10 гуру, оформивших это религиозное учение. Индия и Пакистан открыли автобусное сообщение между Нью-Дели и Лахором, а также между Сринагаром и Муззафарабадом. РИА «Новости», 24.3.2006г.

— Открылось автобусное сообщение между индийским Амритсаром и пакистанским Лахором в соответствии с достигнутой договоренностью в рамках укрепления «мер доверия». Стоимость поездки между двумя историческими, культурными и религиозными центрами составляет 20 долл. Автобус будет ходить 2 раза в неделю. Пассажирами первого рейса из Лахора стали всего 7 чел., включая известную фольклорную певицу Решма и ее группу, сообщил телеканал NDTV. Телеканал полагает, что автобус отправился почти пустым не из-за отсутствия желающих пересечь границу, а из-за бюрократических проволочек, связанных с получением въездных виз. РИА «Новости», 20.1.2006г.

— Индия и Пакистан откроют железнодорожное сообщение между двумя странами, прерванное более сорока лет назад из-за войны. В заявлении начальника железнодорожного ведомства Индии говорится, что поезд свяжет индийскую деревню Мунабао в западном штате Раджастан и г.Кхокрапар на юге Пакистана. ИА «Росбалт», 21.10.2005г.

— 30 сент. в Москве состоялась встреча представителей российских и пакистанских железных дорог. По данным ОАО «РЖД», стороны обсудили ряд вопросов в области развития сотрудничества при реализации проектов создания и модернизации объектов железнодорожной инфраструктуры

на территории Пакистана, применения новых технологий и систем безопасности движения поездов, поставки в Пакистан грузовых вагонов, локомотивов и железнодорожной техники российского производства, рельсов, материалов верхнего строения пути. Российские железнодорожники подтвердили готовность сотрудничества в научно-технической и образовательной сферах.

По итогам встречи был подписан совместный протокол об основных направлениях сотрудничества ОАО «РЖД» и пакистанских железных дорог, в котором определены наиболее перспективные технические стороны двустороннего сотрудничества. По мнению представителей РЖД состоявшаяся встреча заложила хорошую основу для дальнейшей плодотворной совместной работы. Важным фактором является геополитическое положение Российской Федерации и Исламской Республики Пакистан, а также наличие транспортной инфраструктуры железных дорог двух стран определяют возможность их широкого использования для обеспечения евроазиатских транспортных коридоров и позволяют стать надежным транспортным мостом, соединяющим страны Европы, Персидского Залива и Азиатского региона.

В РЖД отмечают, что за последние годы развитие получило транспортное направление «Север-Юг», ориентированное на обеспечение перевозок между странами Северной, Западной и Восточной Европы с государствами Персидского залива, Южной и Юго-Восточной Азии. Возрастает количество стран-участниц межправительственного соглашения о международном транспортном коридоре «Север-Юг». ОАО «РЖД» поддерживает присоединение к соглашению Азербайджана, Армении, Сирии, а также стремление Казахстана, Грузии и других стран стать участниками соглашения. ИА Regnum, 3.10.2005г.

— Губернаторы соседних провинций — пакистанского Белуджистана Оваис Ахмад Гани и афганского Кандагара Мохаммад Юнус Пуштун договорились об открытии регулярного автобусного сообщения между Кветтой и Кандагаром. После многолетнего перерыва между двумя столицами провинций будут ходить автобусы частной компании. В следующем году может также начаться строительство железной дороги от пакистанского пограничного пункта Чаман до Кандагара. Пакистанские инженеры уже провели все предварительные изыскания. Теперь этот план предстоит утвердить правительствам двух стран. РИА «Новости», 29.9.2004г.

## Таджикистан

— Совещание представителей железных дорог — участник Договора о едином транзитном тарифе открылось во вторник в Душанбе. Как сообщила председатель комиссии по грузовым перевозкам Организации сотрудничества железных дорог Зубайда Аспаева, основная цель встречи — обсуждение и согласование транзитных тарифных ставок, рассмотрение возможностей увеличения объемов грузоперевозок и повышения конкурентоспособности железнодорожного транспорта.

Участники совещания обсудят вопросы регулирования тарифов по грузовым железнодорожным перевозкам между странами СНГ.

Как отметил, выступая на совещании, первый замначальника госпредприятия «Таджикская железная дорога» (ТЖД) Владимир Собкалов, для

обеспечения выхода на рынки Афганистана, Пакистана, Ирана, Китая и к портам Индийского океана специалисты ТЖД разработали инвестиционные проекты по строительству новых железнодорожных веток. Это, в частности, проект дороги Колхозабд-Нижний Пяндж протяженностью 75 км. и стоимостью 55 млн.долл., а также проект ветки Душанбе-Вахш протяженностью 96 км. и стоимостью 140 млн.долл.

В совещании, которое продлится до 19 мая, принимают участие представители железнодорожных администраций России, Белоруссии, Казахстана, Киргизии, Латвии, Молдавии, Монголии, Таджикистана, Узбекистана, Украины и Эстонии. РИА «Новости», 16.5.2006г.

— Только 1% дорог в Таджикистане отвечает всем требованиям. Об этом сообщила Робия Умарова, начальник департамента дорожного хозяйства министерства транспорта РТ. По ее словам, «из 30 563 км. общего количества автомобильных дорог в Таджикистане 45% находятся в плохом состоянии, а 29% дорог в очень плохом состоянии». «Состояние 50% автомобильных мостов в стране также не отвечает требованиям», — сказала она.

Умарова отметила, что за счет безвозмездных грантов и кредитов международных финансовых институтов и зарубежных стран осуществляется реконструкция и строительство новых автомобильных дорог и мостов, преимущественно, соединяющих различные регионы Таджикистана. «Так, при помощи гранта и кредита правительства Ирана продолжается строительство 5 км. тоннеля «Анзоб» на трассе, соединяющий северную и центральную часть Таджикистана. Одновременно ведутся работы по реконструкции автодороги Душанбе — граница Кыргызстана за счет кредита в 60 млн.долл., выделенного Азиатским банком развития. Также, ведутся работы по строительству моста через р.Пяндж на таджикско-афганской границе, которая финансируется за счет 28 млн.долл. кредита правительства США», — сказала Умарова.

Говоря о перспективных проектах, реализация которых начнется в ближайшее время, Умарова сказала, что по этим проектам уже достигнута договоренность о финансировании. Так, по ее словам «строительство 2,3 км. тоннеля под перевалом Шар-Шар на юге страны будет осуществляться китайскими специалистами за счет 38 млн.долл. безвозмездного гранта правительства этой страны. Также достигнуто соглашение, что китайское правительство профинансирует реконструкцию и строительство 6,8 км. тоннеля Шахристан на трассе, соединяющий центр с северной частью страны. Длина самой трассы до границы с Узбекистаном составит 345 км. На эти цели КНР выделила 268 млн.долл. льготного кредита. С использованием этих средств также будут построены галереи на южном портале Анзобского тоннеля. Также, японское правительство выделило безвозмездный грант на реконструкцию 23 км. автодороги Дусти — Нижний Пяндж (граница с Афганистаном). Начнется вторая фаза строительства 10 км. автодороги Шогун-Зигар на трассе, соединяющий Душанбе до китайской границы на востоке страны». ИА Regnum, 4.5.2006г.

— Госкомитет по архитектуре и строительству Республики Таджикистан одобрил экспертизу проекта на строительство тоннеля «Шар-Шар», который был представлен в начале фев. 2006г. Об

этом сообщили в министерстве транспорта Республики Таджикистан.

В марте между минтрансом республики и Китайским институтом по планированию и разработке проектов был подписан первоначальный договор на проведение технико-экономического обоснования по строительству подходов путей к тоннелю «Шар-Шар» на северной и южной сторонах.

Перевал «Шар-Шар» расположен в 80 км. юго-восточной города Душанбе. По данным минтранса, на реализацию проекта по строительству тоннеля под этим перевалом китайская сторона намерена выделить Таджикистану 30 млн.долл., общая же стоимость проекта составляет 38 млн.долл. Ожидается, что строительство тоннеля завершится в течение 38 месяцев. Протяженность тоннеля составит 2,2 км. По словам специалистов минтранса Таджикистана, строительство тоннеля Шар-Шар позволит существенно сократить путь от столицы Таджикистана до города Куляб Хатлонской обл. (юг страны). ИА Regnum, 17.3.2006г.

— Завершена проходка 5 км. вентиляционного тоннеля под перевалом Анзоб на севере Таджикистана. Об этом в течение сообщил министр транспорта и автомобильных дорог Таджикистана Абдурахим Ашуров. По его словам, к 21 марта, ко дню празднования Навруз намечено завершить прокладку самого автомобильного тоннеля. Тем самым, завершится первый этап строительства. Он сказал, что согласно проекту, все строительные работы на данном объекте завершатся к концу нынешнего года.

Высокогорный перевал Анзоб расположен в 90 км. севернее Душанбе на трассе, соединяющий центральную и северную часть страны. С нояб. по май дорога через перевал Анзоб закрыта и ввод в действие тоннеля Анзоб позволит обеспечить круглогодичное транспортное сообщение между северной и центральной частью страны.

Проект строительства тоннеля Анзоб был разработан еще в годы бывшего Союза, но строительные работы начались лишь в 1998г. В 2003г. Иран выделил на строительство тоннеля Анзоб 10 млн.долл. безвозмездной помощи, а 21млн. 500 тыс.долл. долгосрочного кредита. Строительные работы осуществляются иранской компанией «Собир». ИА Regnum, 9.3.2006г.

— Была достигнута договоренность в ходе переговоров между министром транспорта республики Таджикистан Абдурахимом Ашуровым и китайской делегацией, прибывшей в Душанбе накануне, о начале строительства тоннеля под перевалом Шар-Шар в апр. Об этом сообщил начальник отдела работ с финансовыми институтами минтранса Талбак Давлатов.

Он сообщил, что в ходе встречи был обсужден Проект строительства тоннеля, организационные и технические вопросы. Представители китайской делегации и минтранса отправятся на место строительства данного объекта. Проект был разработан специалистами китайского Института по планированию, и сейчас он находится в госкомитете по архитектуре и строительству Таджикистана для экспертизы. После экспертизы, по словам Давлатова, китайская сторона объявит тендер среди строительных компаний КНР. ИА Regnum, 3.3.2006г.

— На севере Таджикистана после восьмилетнего перерыва водители частных автобусов попытались возобновить движение по маршруту Худ-

жанд-Пенджикент, соединяющий административный центр Согдийской обл. с высокогорным районом. Но, как сообщили в Хукумате (администрации) Пенджикентского района Согдийской обл., после возвращения первого автобуса обратно из Худжанда в Пенджикент, водители решили не выезжать по этому маршруту.

По словам источника, данный автобусный маршрут проходит по территории Узбекистана, так как на пути следования в г.Худжанд по территории самого Таджикистана необходимо преодолеть Шахристанский перевал, высотой 3 тыс.м., который в зимнее время представляет опасность для проезда пассажирского транспорта.

Источник добавил, что таможенные и пограничные сборы в Узбекистане оказались не под силу частным водителям. По их словам, они были вынуждены заплатить за один рейс 260 долл. сборов и 30 долл. за страховку. Стоимость билета по информации источника из администрации Пенджикента, составляло 35 сомони (10 долл.).

Представители хукумата Пенджикентского района считают, что возобновление движения автобусов по данному маршруту необходимо для жителей этого района, так как в зимнее время они отрезаны как от областного центра, так и от столицы страны г.Душанбе. По их мнению, этот вопрос должен решаться на межправительственном уровне, с тем чтобы снизить таможенные сборы при проезде транспорта через Узбекистан. ИА Regnum, 23.2.2006г.

— В Таджикистане освоен грант в 10 млн.долл., выделенный Ираном на строительство 5 км. тоннеля под перевалом Анзоб, расположенного вдоль автотрассы Душанбеуджанд. Об этом сообщили в министерстве транспорта Таджикистана, отметив, что общая стоимость проекта оценивается в 120 млн. сомони (35 млн.долл.).

С начала этого года в ходе горнопроходческих работ пройдено 667 м. Как сказали в министерстве, средний ежедневный темп проходческих работ составляет 19 м. Всего, с момента реализации контракта, по автотранспортному тоннелю (АТТ) пройдено 4420 м., по вентиляционно-дренажному тоннелю (ВДТ) — 4838 м.

До окончания строительства объекта осталось пройти 574,5 м. по АТТ и 190,5 м. по ВДТ. Согласно контракту, все работы в данном объекте должны быть завершены до 21 марта. в этот день в Таджикистане, Иране, Азербайджане и других странах, где есть мусульмане-шииты, празднуется Новруз Байрам — праздник прихода весны. ИА Regnum, 6.2.2006г.

— В столице Таджикистана Душанбе открылся первый фирменный автосалон по продаже автомобилей Lada, — сообщили в пресс-службе «АвтоВАЗа». Это событие стало очередным шагом в процессе возвращения «АвтоВАЗа» на рынки сбыта в странах Среднего Востока. В 2006г. подобный автосалон планируется открыть в Ленинабаде.

В Таджикистане продается 2 тыс. автомобилей Lada ежегодно. Их реализацией в этой республике, а также других странах Среднего Востока занимается фирма Lada Middle East, с которой ОАО «АвтоВАЗ» подписало генеральное соглашение о сотрудничестве в 2002г. В странах СНГ общий парк автомобилей Lada составляет порядка 3 млн. шт. ИА Regnum, 8.12.2005г.

— Таджикистану правительство Китая подарило 41 пассажирский автобус марки Taihoo стоимостью в 1,1 млн.долл. Торжественная церемония передачи автобусов состоялась в Душанбе. Автобусы предоставлены в качестве технической помощи в рамках таджикско-китайского межправительственного соглашения. На церемонии передачи присутствовали мэр Душанбе Махмадсаид Убайдуллаев, посол Китая в Таджикистане Ху Эйлай. Выступая на церемонии, Убайдуллаев отметил, что «с 1997г. это уже четвертая партия автобусов, которую правительство Китая дарит таджикской столице». Всего правительство КНР подарило душанбинцам 103 автобуса. РИА «Новости», 18.11.2005г.

— 10 нояб. из Душанбинского вокзала отправился второй состав пассажирского поезда сообщением Душанбе-Москва. Согласно договоренностям между таджикскими российскими железнодорожниками впредь поезда на этом маршруте будут курсировать два раза в неделю — по вторникам и воскресеньям. Об этом сообщил начальник отдела организации пассажирских перевозок ГУП «Таджикские железные дороги» Сафарали Тайфулов.

Пассажирские поезда между Таджикистаном и Российской Федерацией курсируют по 2 поезда в неделю по маршрутам Душанбе-Москва и Душанбе-Астрахань, и по одному маршруту Куляб-Астрахань. Сафарали Тайфулов также подчеркнул, что с открытием маршрута Душанбе-Москва пассажиропоток Таджикской железной дороги намного увеличился. Только одним поездом на этом маршруте, в российскую столицу и обратно перевозится 700 пассажиров. Билет по маршруту Душанбе-Москва составляет 310 сомони (100 долл.), купейный билет обходится пассажирам в 400 сомони (125 долл.).

Движение поездов между таджикской и российской столицами возобновлено 4 окт. 2005г. ИА Regnum, 10.11.2005г.

— Азиатский банк развития (АБР) предоставит Таджикистану грант в 1,8 млн.долл. на реконструкцию сельских дорог. Средства будут выделены Японским фондом по сокращению бедности на реконструкцию сельских дорог Таджикистана. Об этом сообщили в пресс-службе таджикского офиса АБР. Соглашение о двустороннем сотрудничестве было подписано по итогам визита в Таджикистан президента Азиатского банка развития Харукико Курода.

Программа, в рамках которой будет протестирована новая система по обслуживанию содержанию дорог при участии местных общин, будет реализована в районах прилегающих к таджикско-киргизской границе. На основании второго подписанного соглашения «Точиксодиротбанку» предоставляется кредит на 500 тыс.долл. Кредит выделен в рамках программы по содействию торговому финансированию для револьверного кредитования. ИА Regnum, 9.11.2005г.

— Завершилась работа Международной конференции, в фокусе которой находилась роль транспорта в развитии регионального экономического сотрудничества и укреплении безопасности в регионе ОБСЕ, включающем 55 государств-членов. В работе конференции приняли участие представители правительства Таджикистана, международных и неправительственных организаций, а также предпринимательские и научные круги республики, которые рассмотрели существующие

инициативы, существующие инициативы и осуществляемую деятельность в области транспорта, определяют «узкие места» сотрудничества и «ниши» для будущего вовлечения ОБСЕ. Участники также обсудили возможности оптимизации транспортных связей между странами и регионами, совершенствования направлений политики в сфере транспорта, включая экологические аспекты.

Премьер-министр республики Таджикистан Акил Акилов, заявил, что для расширения сотрудничества, привлечения инвестиций и мобилизации технического содействия с целью налаживания широких транспортных связей необходимы совместные усилия всех государств-членов ОБСЕ. Председатель правительства республики Таджикистан подчеркнул роль транспортной инфраструктуры в экономическом развитии и преодолении сложностей стран, не имеющих выхода к морю.

Посол Словении Андрей Бенедейчич, выступая от имени председательствующей страны в ОБСЕ, приветствовал факт того, что «в очередной раз в рамках экономического и экологического измерения ОБСЕ выделена тема, являющаяся актуальной для всех государств-членов организации». Он отметил, что, подобно миграционно-интеграционной проблематике, выбранной в качестве центральной в период Словенского председательства в ОБСЕ, фокусирование на теме транспорта имеет аналогичный потенциал для эффективного анализа и действий на смежных направлениях.

Координатор деятельности ОБСЕ в экономической и экологической областях Бернард Снуа выделил роль транспорта в стимулировании экономического развития на местном уровне: «Местные коммуникации жизненно важны для населения, которое не имеет доступа к главным транспортным коридорам в ходе ежедневной торговли. Транспорт является ключевым фактором интеграции в экономические системы отдаленных и развитых районов». Он также отметил, что «развитие транспорта — это один из вопросов «надлежащего управления». Координатор добавил: «Для облегчения транспортных связей необходимы эффективные и упорядоченные процедуры пересечения границ, прохождения таможенных формальностей. ОБСЕ может внести свой вклад в содействие выполнению существующих обязательств, определить конкретные проекты и помочь в их реализации».

Как сообщили в Центре ОБСЕ в Душанбе, конференция организована совместно предстоящим Бельгийским председательством в ОБСЕ и Офисом Координатора деятельности ОБСЕ в экономической и экологической областях при поддержке правительства республики Таджикистан и центра ОБСЕ в Душанбе. Она является первым подготовительным мероприятием к запланированному на следующий год 14 Экономическому форуму ОБСЕ «Транспорт в регионе ОБСЕ: повышение безопасности транспортных сетей и развитие транспорта с целью наращивания регионального экономического сотрудничества и укрепления стабильности». ИА Regnum, 8.11.2005г.

— Прямое железнодорожное сообщение «Душанбе-Москва» возобновлено после четырехлетнего перерыва. Утром с вокзала таджикской столицы отошел пассажирский состав из 15 комфортабельных вагонов. Как сообщили в управлении «Таджикские железные дороги», сообщение было

прервано по инициативе российской стороны, у которой озабоченность вызывали неконтролируемый поток мигрантов, антисанитарное состояние поезда, а также проблема безопасности в связи с начавшейся в Афганистане контртеррористической операцией.

Все это время шли таджикско-российские переговоры, работала межведомственная комиссия. Договоренность о возобновлении железнодорожного сообщения была достигнута в сент. Согласие на транзит составов дали Узбекистана, Туркмения и Казахстан.

Первоначально поезд будет курсировать один раз в неделю. Контроль за санитарным состоянием состава возложен на таджикских железнодорожников. Ужесточается проверка купе, досмотр багажа. Таджикистан и Россию связывает железнодорожное сообщение между городами Душанбе и Куляб с Астраханью. Прайм-ТАСС, 4.10.2005г.

— Сели и снежные лавины перекрыли стратегическую автотрассу «Худжанд-Душанбе», соединяющую северный регион Таджикистана с центром республики. В горном Айнинском районе разрушены также три моста, несколько ирригационных каналов, уничтожены десятки гектаров пастбищ, сообщили в таджикском МЧС. Начаты восстановительные работы. По словам первого заместителя главы МЧС республики Абдурахима Раджабова, общий ущерб от стихии за 7 месяцев нынешнего года превысил 100 млн.долл. Жертвами селей, снежных лавин и камнепадов стали 42 чел. Прайм-ТАСС, 9.8.2005г.

— Автобусный пассажирский маршрут, связывающий таджикский Хорог с китайским Кашгаром, открыт с 26 июня. Как сообщает информгентство «Авеста» со ссылкой на Ассоциацию международных перевозчиков автомобильного транспорта Таджикистана, утром 26 июня первый микроавтобус марки УАЗ отправился из Хорога по маршруту протяженностью 683 км., и вечером 27 июня он прибудет в Кашгар. Стоимость проезда для взрослых составляет 35 долл., для детей — 18 долл. Дети младше 5 лет смогут пользоваться услугами нового транспорта бесплатно, а для детей от 5 до 10 лет предоставляется 50% скидка.

У китайской стороны действуют льготы иного порядка: например, бесплатный проезд предусмотрен для детей, чей рост ниже 110 см., а 50% скидка предусмотрена при росте от 110 до 130 см. Кроме того, пассажиры будут иметь возможность везти с собой 15 кг. груза бесплатно, а за каждый килограмм сверх нормы будет дополнительно взиматься по 0,3 долл. Для этих целей автобусы будут сопровождать грузовые машины. Пассажирские автобусы, вмещающие в себя от 8 до 45 чел., будут выходить в рейс в обоих направлениях ежемесячно каждые пять дней. Грузовое сообщение между Таджикистаном и КНР открылось с 25 мая. В перспективе планируется соединить таджикско-китайскую автомобильную магистраль с Каракорумским шоссе, выходящим на Пакистан, и Трансзиатской магистралью. РИА «Новости», 27.6.2004г.

— Первый поезд из Худжанда прибудет в Саратов, сообщили в пресс-службе управления Таджикской железной дороги (ТЖД). Поезд, который будет курсировать между Саратовом и административным центром Согдийской обл. Таджикистана г.Худжандом, состоит из 15 вагонов общей вместимостью 700 чел. Поезд будет ходить 3 раза в не-

делю, время движения в пути составит трех суток. Периодичность рейсов — один раз в неделю. Цена билетов будет составлять 2 тыс. руб. в плацкарте, и 2,5 тыс. руб. в купе. Сейчас Россию и Таджикистан связывают только два железнодорожных маршрута — Куляб-Астрахань и Астрахань-Душанбе. ИА «Росбалт», 8.5.2004г.

## Туркмения

— Транскаракумская железная дорога, на строительство которой государство затратило 2 млрд.долл., полностью окупит себя и начнет приносить прибыль через 3-5 лет, заявил президент Туркмении Сапармурат Ниязов на церемонии открытия железнодорожной линии Ашхабад-Дашогуз.

Новый транспортный коридор даст стимул для быстрой реализации других крупных проектов по созданию автомобильной трассы Ашхабад-Дашогуз в 1,5 млрд.долл. 540 км. железная дорога Ашхабад-Дашогуз (Транскаракумская магистраль) сократила протяженность пути между столицей Туркмении и административным центром северной области страны — Дашогузского вейалата на 700 км. Власти страны ожидают, что в ближайшие годы новая железнодорожная трасса станет использоваться для международных транзитных перевозок. Интерфакс, 17.3.2006г.

— Продолжается строительство важнейших транспортных магистралей независимого Туркменистана. На стратегическом направлении Ашхабад-Туркменбаши под асфальтирование подготовлено еще 20 км. будущей 600 км. трассы до приморского города. Отсыпка грунта на участке дороги ведет линейно-эксплуатационное управление Балканского вейалата.

На этом направлении уже проложены 10 км. дорожного покрытия первой категории, которое позволит значительно увеличить интенсивность движения большегрузного транспорта и установить высокий скоростной режим движения для легковых автомобилей. Сейчас великолепная широкополосная магистраль протянулась от столицы страны до известного курорта Арчман. Далее до г.Сердар трасса будет проложена по новому маршруту, который пролегает южнее железнодорожного полотна и ближе к предгорьям Копетдага.

Завершена разработка проекта еще одного участка этой магистрали — на въезде и выезде из Балканабата. Проектировщики предложили новый вариант трассы в объезд поселка Джебел, что даст автомобилистам значительный выигрыш во времени и снизит интенсивность движения в пригородной зоне.

На продолжении стратегической транспортной магистрали, которая прокладывается от столицы страны на восток в направлении г.Мары, проектировщики заканчивают разработку документации на строительство участка дороги от Анау до Гяурса.

От предгорий Копетдага на север в глубь пустыни Каракумы дорожные строители ведут прокладку автомобильной трассы Ашхабад-Дашогуз. Уже в этом году новая транспортная артерия свяжет по кратчайшему маршруту индустриальный юг страны с сельскохозяйственным севером. Подразделения министерства автомобильного транспорта и автомобильных дорог Туркменистана завершили укладку земляного полотна на всем протяжении

будущей трассы. По сложному рельефу пустыни пройдено 546 км. Вслед за экскаваторами и бульдозерами движется дорожная спецтехника, ведущая подготовку гравийного основания. Работы на строительстве автомобильной дороги ведутся в две смены. Причем сейчас — сразу в нескольких направлениях: от Ашхабада — на север, из сердца пустыни — поселка Дарваза — в обе стороны и от Дашогуза — на юг. В центр пустыни гравийно-песчаная смесь доставляется не только автотранспортом, но и по новой железной дороге, что способствует значительному росту темпов строительства транспортной артерии.

Новые автомобильные дороги, построенные с учетом самых высоких требований, предъявляемых к подобным магистралям, позволят ускорить и одновременно увеличить объемы перевозок между регионами страны, а значит, создадут важные предпосылки для дальнейшего динамичного развития экономики независимого Туркменистана. Госинформагентство Туркменистана, 24.2.2006г.

— Завершено строительство новой железной дороги Ашхабад-Каракумы-Дашогуз протяженностью 540 км. О готовности стратегической магистрали к вводу в эксплуатацию, пробном пропуске поездов по новой железной дороге строители подразделений министерства железнодорожного транспорта рапортовали президенту Туркменистана.

Накануне Дня Государственного флага Туркменистана в Северных Каракумах, в 100 км. от Дашогуза состоялось важнейшее в жизни нашей страны событие — стыковка южного и северного направлений железнодорожного полотна. Здесь состоялась укладка «золотого звена», символизирующего завершение строительства железной дороги Ашхабад-Каракумы-Дашогуз.

К месту стыковки из Ашхабада отправился первый пассажирский поезд, укомплектованный новыми комфортабельными вагонами китайского производства. Его первыми пассажирами стали работники системы железнодорожного транспорта, ветераны отрасли, строители, представители ряда заинтересованных организаций и средств массовой информации страны, зарубежные корреспонденты.

...Быстро набирая скорость, поезд отошел от станции Ашхабад и, оставив позади последние строения беломраморной столицы, проследовал по территории обновленного Рухабата, миновав готовящийся в эти дни к открытию новый трубный завод, преобразенный Кипчак. От него дорога повернула круто на север. Вот уже позади остались первые мосты через водные преграды и трехсотметровый красавец-мост через Каракум-реку, совмещенный с переходом над современной автострадой Ашхабад-Абадан. Поезд шел по ним на высоте 10 м. и, казалось, что он парил над землей и водой.

А потом одна за другой последовали новые построенные и еще строящиеся станции — Овадан депе, Алтын мезим, Каракум, Кервен, Ербент. Как замороженные любовались пассажиры пейзажем бескрайней пустыни, утопающей в лучах заката, а позже — в свете полной луны. Поезд пронзал летящей стрелой ночь, преодолевая бескрайние каракумские просторы. И в этой ночи яркой звездой, упавшей с неба, показалась издали освещенная бе-



ломраморная станция вокзала Ичогуз (бывшая Дарваза). Символично, что сюда, с приходом в эти места железной дороги, уже стали приезжать молодожены из дальних чабанских аулов в надежде на светлое будущее, которое они связывают со своей жизнью и работой на железной дороге, на новой станции, а, возможно, и с будущим городом в пустыне.

Ранним утром, с первыми лучами солнца наш поезд подошел к месту стыковки стального полотна и проведения торжеств по этому случаю. Сурова, но по-своему красива здесь пустыня. Высокие барханы окружили низину, в которой были расставлены палатки, юрты. На вершине барханов выстроились по линейке десятки мощных бульдозеров, скреперов, большегрузных автомобилей, другой техники, с помощью которой на этом участке несколькими днями раньше была завершена отсыпка гравийно-земляного полотна. На него были уложены последние сотни метров рельсошпальных решеток, а потому многие строители оказались здесь в этот торжественный день.

Полотно дороги было лишь на несколько метров разделено, и на границе южного и северного направлений замерли мощные путеукладочные машины. Здесь в этот день собрались сотни людей, среди которых руководители, сотрудники подразделений министерства железнодорожного транспорта страны, строители, гости из Ашхабада и Дашогуза, чтобы стать свидетелями торжественного момента укладки «золотого звена». Сотни объективов теле-, кино- и видеокамер, фотоаппаратов направлены туда, где в ближайшие минуты произойдет важное событие для страны и народа. Звучит команда, и одновременно выдвигаются стрелы путеукладочных машин...

Медленно, под гром аплодисментов, «золотое звено» опускается точно в положенное место. Дашогузские и марыйские путейцы закрепляют его болтами, гайками и накладками. Каждый миг их работы запечатлется тысячами кадров для истории строительства новой железной дороги, для истории страны, для тех, кто будет жить на этой земле в будущем. И, конечно же, многие из этих кадров увидит весь мир, став свидетелем огромных преобразований, которые происходят в нашей стране в эпоху независимости.

Во время состоявшегося здесь же митинге лучшим механизаторам, путейцам, строителям железнодорожных подразделений были вручены премии за отличную самоотверженную работу на строительстве стального полотна новой железной дороги. В память об этом событии трудовым коллективам были вручены памятные гаечные ключи, которыми закреплялось «золотое звено» новой дороги.

Участниками торжества стали и гости из-за рубежа. Одна из них представительница китайской кампании Capital longji Si-tech, поставщика тепловозов и вагонов.

Новая дорога открывает большие перспективы транспортировки грузов по транзитному маршруту Север-Юг, к портам Персидского залива, а также в страны Европы и Азии. А с марта пойдут по ней в рабочем режиме и пассажирские поезда, такие же комфортабельные, каким был первый поезд, пришедший на укладку «золотого звена». С вводом в строй транскаракумской магистрали общая протяженность железных дорог в Туркменис-

тане составила 900 км. Госинформагентство Туркменистана, 11.2.2006г.

– Пустыня Каракумы, 440 км. стальной магистрали Ашхабад-Каракумы-Дашогуз. Произошла стыковка северного и южного участков транскаракумской железной дороги. 5 лет туркменские строители прокладывали стальную колею через величайшую пустыню континента. И вот, накануне Дня госфлага Туркменистана на 540 км. трассе начинается сквозное движение поездов.

С этим знаменательным событием строителей-железнодорожников поздравил президент Туркменистана Сапармурат Ниязов. Как отметил в своем Обращении глава государства, «построив эту дорогу, вы заслужили самые высокие слова признательности и благодарности. Каракумы – одна из самых больших в мире, самых удивительных, но вместе с тем и самых суровых пустынь. Она изобилует природными богатствами. Недра Каракумов таят несметные залежи нефти, газа, других полезных ископаемых. Ни с чем не сравнить значение построенной вами стальной дороги для освоения этих богатств. Мгновенно меняется облик тех мест, куда приходит железная дорога. Даст Бог, в местах прохождения новой железнодорожной ветки очень скоро появятся сравнимые с райскими кущами цветущие оазисы».

И вот наступает кульминационный момент: укладывается так называемое «золотое звено». Затем, как это принято у железнодорожников всего мира, забивается «золотой костыль», и по соединенному стальному пути медленно проходит первый состав.

Официальное открытие железнодорожного коридора между севером и югом страны состоится в марте, когда исполнится 6 лет историческому постановлению главы государства о строительстве магистрали. Тогда же дорога заработает в эксплуатационном режиме. Предполагается, что скорый пассажирский поезд из Дашогуза в столицу будет доходить всего за 12 час. Отныне протяженность пути между этими регионами сократилась на 700 км. Учитывая, что в пред.г. в Иране завершилось строительство стальной магистрали Бафк-Мешхед и выход к портам Персидского залива стал на 800 км. короче, трасса Ашхабад-Каракумы-Дашогуз, несомненно, привлечет и транзитные грузопотоки.

По пескам Каракумов проложены не только рельсы. По маршруту трассы построены три крупных моста и десятки других инженерных сооружений. Здесь появились 17 станций со зданиями вокзалов. В центре магистрали – в поселке Ичогуз (Дарваза) строится локомотивное депо, формируется вагонное хозяйство, обустраиваются другие железнодорожные службы. Уже функционирует общежитие на 40 мест, а на всех станциях и разъездах выросли десятки типовых двухквартирных домов, обживаемых ныне семьями персонала новой железной дороги. Кстати, можно сказать, что эта стальная трасса работает давно: ведь именно по ней доставляются грузы как для строительства самой магистрали и сопутствующей инфраструктуры, так и для прокладываемой параллельно автостреды.

В сооружении железнодорожной линии Ашхабад-Каракумы-Дашогуз было задействовано 1,5 тыс. работников подразделений министерства железнодорожного транспорта Туркменистана. Из

них непосредственно в пустыне работали 800 чел. Укладка шпал и рельсов осуществлялась тремя путевыми машинными станциями, а рабочие двух строительно-монтажных поездов готовили полотно железной дороги и возводили здания и инженерные сооружения. Подготовка рельсошпальных решеток велась в Кипчаке.

Ускорить темпы прокладки стальной колеи позволили закупленная в соответствии с распоряжениями президента Сапармурата Ниязова мощная зарубежная техника, а также удвоение объемов производства на Ашхабадском заводе по изготовлению железобетонных шпал. Для сооружения насыпи и полотна железной дороги в Геоктепе и Ербенте введены в эксплуатацию дробильные установки по производству инертных материалов и путейского щебня. Новую магистраль будут обслуживать 500 железнодорожников. С развитием ее инфраструктуры появятся и новые рабочие места.

По инициативе бессменного лидера нации за годы независимого развития в Туркменистане проложена уже третья новая стальная магистраль. Как подчеркнул в приветственном Обращении к работникам системы железнодорожного транспорта президент Сапармурат Ниязов, «построенная вами железная дорога войдет в историю как золотое кольцо Каракумов. Железнодорожная трасса Ашхабад-Каракумы-Дашогуз превратится в международную магистраль. Она станет транзитным коридором через наше государство для прохода грузов из государств Закавказья, Азии и Дальнего Востока к странам Персидского залива. Железная дорога Ашхабад-Каракумы-Дашогуз, как и ранее построенные вами дороги, станет открытой дорогой дружбы и взаимопонимания и будет служить мирным целям». Госинформагентство Туркменистана, 8.2.2006г.

— От предгорий Копетдага на север, в глубь пустыни Каракумы протянулось асфальтовое полотно. Дорожные строители ведут строительство стратегической магистрали — транскаркумской автомобильной дороги Ашхабад-Каракумы-Дашогуз. На протяжении 127 км. полотно уже одето в асфальтовую «рубашку». Уже в этом году новая транспортная артерия свяжет по кратчайшему маршруту индустриальный юг страны с сельскохозяйственным севером, что, несомненно, ускорит переброску грузов с помощью автотранспорта на стратегически важном для страны направлении.

Подразделения министерства автомобильного транспорта и автомобильных дорог Туркменистана уже завершили укладку земляного полотна на всем протяжении будущей трассы. По сложному рельефу пустыни пройдено 546 км. Вслед за экскаваторами и бульдозерами движется дорожная спецтехника, ведущая подготовку гравийного основания. Дорожно-строительные управления отсыпали на сложном ландшафте пустыни 155 км. будущей трассы. Работы на строительстве автомобильной дороги ведутся во встречных направлениях: от Ашхабада — на север, из сердца пустыни — поселка Дарваза — сразу в обоих направлениях и, наконец, от Дашогуза — на юг.

В центр Каракумов гравийно-песчаная смесь доставляется не только автотранспортом, но и по новой железной дороге, что способствует значительному росту темпов строительства транспортной артерии, на которой уже в марте строители планируют продолжить укладку асфальтового по-

крытия на подготовленное за зиму основание. Это покрытие намечено выполнить с условием, что магистраль должна выдержать интенсивное движение большегрузных автомобилей. Уже в нынешнем году планируется завершить строительство новой автодороги. Госинформагентство Туркменистана, 25.1.2006г.

— Страны СНГ должны ежегодно закупать до 75 тыс. грузовых вагонов, чтобы выдержать конкуренцию на мировом рынке транспортных перевозок. Об этом заявил в Ашхабаде президент компании «Российские железные дороги», председатель Совета по железнодорожному транспорту стран СНГ Владимир Якунин. «В странах СНГ в эксплуатации находится 172,5 тыс. вагонов с истекшим сроком службы. В результате 32% вагонов инвентарного парка не удовлетворяют требованиям эксплуатации», — подчеркнул Якунин, открывая сегодня 42 заседание Совета по железнодорожному транспорту стран СНГ.

По словам Якунина, «за 10 месяцев этого года сеть железных дорог Содружества и стран Балтии перевезено 1690 млн. т. грузов, что на два процента больше, чем планировалось». В работе Совета принимают участие руководители железнодорожных администраций государств Содружества, Финляндии, стран Балтии.

На совещании подчеркивалось, что для обеспечения экономических связей государств СНГ и Балтии необходимо «обновление подвижного состава, а также оздоровление эксплуатируемого парка вагонов». Между тем замена подвижного состава осуществляется низкими темпами — «за последние 10 лет закуплено чуть более 61 тыс. вагонов», отметил на заседании Якунин. На совещании также рассматриваются вопросы согласования тарифной политики, взаиморасчетов между железнодорожными администрациями. Прайм-ТАСС, 22.11.2005г.

— Новый воздушный маршрут Ашхабад-Пекин ввела служба «Туркменховаеллары» («Туркменские воздушные линии»). Новый рейс обслуживается самолетом «Боинг-757», продолжительность беспосадочного перелета составляет менее семи часов. Самолет будет курсировать между столицами двух государств 1 раз в неделю: из Ашхабада в Пекин — по средам, из Пекина в Ашхабад — по четвергам. Пекинский рейс стал двенадцатым по счету международным пассажирским маршрутом туркменской авиакомпании. Самолеты из Туркменистана, а это «Боинги», совершают рейсы в Абу-Даби, Амритсар, Бангкок, Бирмингем, Дели, Дубай, Лондон, Стамбул, Франкфурт-на-Майне, Алма-Ату, Киев и Москву. РИА «Новости», 4.8.2004г.

## Турция

— К 2012г. в Европе ежегодно будет осуществляться до 11,4 млн. рейсов — это на 26% больше, чем в 2005г. (ежегодный рост в среднем 3,3%). В подготовленном «Евроконтролем» документе, в котором подробно анализируются перспективы перевозок по Европе на ближайшие 7 лет.

В исследовании подчеркивается, что картина роста не будет однородной. В таких странах, как Румыния, Украина и Армения, в течение указанного периода ожидается ежегодный рост перевозок на 50%, в то время как, например, в Норвегии и Швейцарии он не превысит 20%. Не менее пест-

рая картина складывается и в плане трафика. Согласно прогнозу, быстрый рост в ближайшем будущем ждет аэропорт Ататюрка в Стамбуле. В сочетании с общими тенденциями роста турецкой экономики и, прежде всего, туризма, это означает, что к 2010 Стамбул окажется среди тех аэропортов, емкость которых уже не соответствует росту. На пассажирскую авиацию в ближайшие годы большое влияние окажет также развитие высокоскоростного железнодорожного движения. Эти поездки «отнимут» у авиации 80 тыс. потенциальных рейсов, или примерно 1%. ИА Regnum, 21.4.2006г.

– Директор ФАО «Турецкие авиалинии инк.» Ахмет Ок просит киргизское правительство оказать содействие в получении авиакомпанией дополнительного четвертого и пятого рейса «Бишкек-Стамбул-Бишкек». Как сообщили в пресс-службе киргизского правительства, в обращении сказано, что «увеличение рейсов авиакомпании станет основным критерием привлечения европейских туристов, что положительно скажется на экономике страны в целом». Причину необходимости открытия новых рейсов директор авиакомпании Ахмет Ок видит в «развитии международного сотрудничества между Киргизией и Турцией». Премьер-министр Киргизии Феликс Кулов дал поручение министру транспорта и коммуникаций и директору департамента гражданской авиации Киргизии рассмотреть просьбу директора ФАО «Турецкие авиалинии инк.». ИА Regnum, 7.4.2006г.

– Турецкая компания Palmali Shipping – один из основных перевозчиков нефтеналивных грузов по внутренним водным путям России, владеет собственной верфью в Турции и строит порт в Азербайджане – намерена купить все 10 арктических танкеров «Лукойла» дедвейтом 14 800 – 20 000 т. Об этом, как передает агентство «Тренд», заявил «Ведомостям» вице-президент группы компаний Palmali Гаврил Слепцов, отметив, что принципиальное согласие сторон уже имеется.

По его словам, сделка с «Лукойлом» может закрыться уже в апр., сейчас же Palmali ведет переговоры о кредите с одним из германских банков, название которого пока не раскрывается. От этих переговоров и будет зависеть сумма и сроки сделки. Сам «Лукойл» потратил на строительство этого флота 300 млн.долл., пишут «Ведомости».

Пять судов класса «река – море» грузоподъемностью 6,5 тыс.т. «Лукойл» уже продал в марте 2004г. в рамках программы реструктуризации непрофильных активов за 52 млн.долл., а продажа арктических танкеров затянулась на четыре года. Эти танкеры – усиленного ледового класса, они могут перевозить четыре сорта различных грузов одновременно, в т.ч. сырую нефть и газовый конденсат. Все это время они были на балансе «дочки» «Лукойла» – «Калининградморнефти».

По данным Ассоциации судоходных компаний, в 2005г. Palmali перевезла 14 млн.т. нефтепродуктов. Флот Palmali – 60 танкеров, барж и сухогрузов, работающих под российским флагом, сообщает «Ведомости». ИА Regnum, 27.3.2006г.

– Турция заинтересована в установлении железнодорожного сообщения с Грузией и Азербайджаном. Об этом заявил в Тбилиси президент Турции Ахмед Неждет Сезер, находящийся здесь с официальным двухдневным визитом. «Мы продолжаем вести работу по реализации проекта за-

действия железнодорожной магистрали Карс (Турция)-Ахалкалаки (Грузия)-Тбилиси-Баку. Мы хотим, чтобы к проекту нефтепровода Баку-Тбилиси-Джейхан (БТД) и газопровода Баку-Тбилиси-Эрзерум добавился проект этой железнодорожной магистрали, которая свяжет Турцию с Грузией и Азербайджаном», – сказал Сезер после встречи с президентом Грузии Михаилом Саакашвили, сообщает «Тренд».

В мае 2005г. в Баку президенты Азербайджана, Грузии и Турции высказались за создание международного транспортного коридора Карс-Ахалкалаки-Тбилиси-Баку. Они поддержали проект строительства железнодорожной магистрали между Карсом и Ахалкалаки протяженностью 98 км. Из них 68 км. будут построены на территории Турции, 30 км. – на территории Грузии. Стоимость проекта предварительно оценивается в 450 млн.долл.

Отметим, что Армения выступает против строительства железной дороги Карс-Ахалкалаки-Тбилиси-Баку, считая этот проект экономически нецелесообразным, так как строительство данной железнодорожной ветки осуществляется в противовес уже существующей железной дороге Карс-Гюмри (Армения)-Тбилиси-Баку. ИА Regnum, 15.3.2006г.

– Министерство финансов Турции заявило о подписании кредитного соглашения на 400,3 млн. евро на строительство тоннеля под Босфором. Турецкий минфин и Европейский инвестиционный банк подписали кредитное соглашение на в 400 млн. евро на финансирование усовершенствованной пригородной железнодорожной линии, протянутой до туннеля, а для полного комплектования строительства туннеля. Принимая во внимание данный кредит, общий заем Европейского инвестиционного банка на проект составляет 906,3 млрд. евро. ИА Regnum, 14.3.2006г.

– Всемирный банк выделил 143 млн. евро для реконструкции всех железнодорожных путей Турции. Договор об этом был подписан в Анкаре представителями ВБ и министерства финансов Турции. Об этом сообщает «Туркиш-пресс», отмечая, что часть суммы будет направлена на обучение персонала и улучшение системы управления движения поездов. ИА Regnum, 14.3.2006г.

– Находящийся в Турции с пятидневным визитом японский премьер-министр Дзюньитиро Коидзуми прибыл в Стамбул для осмотра подводного тоннеля между Европой и Азией под проливом Босфор, сооружаемого в рамках совместного японско-турецкого проекта. Как сообщило агентство Киодо цусин, в поездке его сопровождает турецкий министр транспорта Бинали Йилдрим (Binali Yildirim). Строительство тоннеля осуществляет консорциум, привлекающий финансовые средства через японский Банк международного сотрудничества. Проект строительства предполагается завершить в 2008г.

В ходе переговоров руководитель японского правительства и турецкий премьер-министр Тайип Эрдоган (Taууip Erdogan) договорились о необходимости прилагать больше усилий для мирного урегулирования на Ближнем Востоке в ситуации возникшей неопределенности из-за болезни премьера Израиля Ариэля Шарона. «У Турции, как и у Японии, хорошие отношения как с Израилем, так и с палестинской автономией, и в этом смысле

наши страны являются партнерами, работающими для достижения общей цели», — сказал Коидзуми на совместной пресс-конференции.

В ходе переговоров со своим турецким коллегой японский руководитель обсудил также вопросы оказания помощи Ирану в восстановлении разрушенной экономики страны. Турция и Япония намерены сотрудничать в сфере оказания медицинской помощи. Было решено продолжить совместные исследования по выявлению и предотвращению распространения «птичьего гриппа», которым в Турции заболели уже 15 чел. Последний раз японский руководитель посещал Турцию с визитом 15 лет назад. Нынешняя поездка Коидзуми на Ближний Восток и в Турцию планировалась с целью усилить роль Японии в процессе ближневосточного мирного урегулирования. Он намеревался провести встречу с Ариэлем Шароном и главой Палестинской автономии Махмудом Аббасом, которую пришлось отменить. В начале пред.г. Япония приглашала Шарона и Аббаса пред.г. Япония приглашала Шарона и Аббаса посетить Токио и провести здесь переговоры при посредстве японского руководства, однако израильскому руководителю приехать не удалось. РИА «Новости», 12.1.2006г.

— Россия и Турция подписали протокол о строительстве к июню 2006г. второй очереди железнодорожной паромной переправы в порту Кавказ. Как сообщает пресс-служба минтранса РФ, данный протокол был подписан вчера по итогам второго заседания российско-турецкой рабочей группы по комбинированным перевозкам между Россией и Турцией через порты Кавказ и Самсун (Турция).

Планируется, что суда-паромы будут введены в эксплуатацию уже весной 2006г. В связи с этим стороны договорились использовать суда-паромы до готовности паромного комплекса в порту Самсун для обслуживания действующей железнодорожной паромной линии Кавказ-Поти.

Также в сообщении отмечается, что стороны договорились для организации железнодорожного паромного сообщения между Россией и Турцией продолжить работу по подготовке проекта соглашения о прямом железнодорожном сообщении, которое будет заключено между Минтрансом РФ и Минтрансом Турции. Кроме того, стороны продолжат совместные консультации по выработке взаимоприемлемой позиции по вопросу применяемого при перевозке грузов в прямом железнодорожном сообщении между Россией и Турцией транспортного права и формы транспортной накладной. Прайм-ТАСС, 8.12.2005г.

— «Проект Баку-Тбилиси-Ахалкалаки будет реализован, несмотря на препятствия Армении», — заявил посол Турции в Азербайджане Туран Моралы. «Реализация проекта Баку-Тбилиси-Ахалкалаки — очень серьезный вопрос. Армения старается заморозить проектные работы. Но несмотря на это, железная дорога будет сдана в эксплуатацию», — сказал посол, подчеркнув, что «этого хотят как Турция, так и Грузия с Азербайджаном».

Посол отметил, что вопросы строительства железной дороги обсуждаются в рамках совместной турецко-азербайджанско-грузинской комиссии, которая продолжит активную работу в данном направлении. «Инженерно-подготовительные работы в рамках реализации строительства железной дороги Баку-Тбилиси-Ахалкалаки будут заверше-

ны в 2006г.», — сказал Туран Моралы. По словам турецкого дипломата, финансовые стороны проекта будут обсуждаться уже на последующем этапе после подготовки специалистами предварительного проектного доклада. ИА Regnum, 6.12.2005г.

— Первый торговый поезд-караван отправился накануне из турецкой столицы Анкары по странам, через которые исторически пролегал Великий Шелковый путь — один из самых крупных торговых путей мира, связывавший Восток и Запад. Этот «караван» озаменовал начало реализации глобального международного проекта «Возрождение Шелкового пути». «К великому сожалению, важный и древний Шелковый путь прекратил свое существование по причине многочисленных войн и вражды. Он был забыт на многие века», — заявил на церемонии проводов поезда-каравана министр транспорта и коммуникаций Турции Бинали Йылдырым, являющийся одним из организаторов проекта.

Идея возрождения Шелкового пути вновь встала перед народами в ХХIV. К ней нас толкают не только торговые интересы. Необходимость объединения народов Азии и Европы перед лицом многочисленных опасностей нашей эпохи как нельзя лучше укладываются в идею «Нового шелкового пути», — отметил министр. «Новый шелковый путь свяжет Восток и Запад не только торговыми нитями. Сети железных дорог, нефте- и газопроводы, телефонные линии в перспективе также должны стать частью этого глобального международного проекта», — подчеркнул он.

Первый «караван» Нового шелкового пути пройдет через крупнейшие иранские г.г.Тегеран, Тегеран и Мешхед и страны Средней Азии: Туркмению, Таджикистан, Узбекистан, Киргизию и Казахстан. Поезд преодолеет расстояние в 10 тыс.км. до своей конечной остановки в Алма-Ате. «Караван» везет турецких бизнесменов и представителей совместных торговых организаций, которые будут по пути следования предлагать свои товары и услуги. Кроме того, в поезде едут политики и журналисты. На остановках организаторы и участники проекта планируют провести многочисленные торговые ярмарки и семинары по проблемам истории и современных условий сотрудничества между восточными и европейскими странами. РИА «Новости», 25.4.2005г.

— По сообщениям минтранспорта России И.Левитина, Россия рассматривает возможность аренды бездействующего железнодорожного маршрута Карс (Турция)-Гюмри (Армения). По словам министра, данный вопрос является политическим, и именно этим обстоятельством вызвано намерение российской стороны арендовать и задействовать данный маршрут, который намного дешевле проекта строительства железнодорожной линии Карс-Ахалкалаки (Грузия)-Тбилиси-Баку (1,5 млрд.долл.).

Данный маршрут планируется построить как альтернативу простаивающему уже десятилетие маршруту Карс-Гюмри (Армения)-Ахалкалаки. Турецкая сторона перекрыла свою границу с Арменией и движение по железной дороге исходя из политических соображений. Министр добавил, что переговоры с турецкой стороной продолжаются. В случае разблокирования данного маршрута стоимость проезда будет в два раза дешевле, чем в рамках разрабатываемого проекта строительства

железной дороги Карс-Ахалкалаки. Возрастут и объемы перевозок, появятся новые рабочие места, подчеркнул российский министр, призвавший «отбросить политику и рассмотреть вопрос с экономической точки зрения». ИА Regnum, 7.4.2005г.

— Министр транспорта РФ Игорь Левитин и госминистр Турции Кюршад Тюзмен обсудили вопросы двустороннего сотрудничества в области международных автомобильных перевозок. Об этом говорится в сообщении минтранса РФ. За I пол. 2004г. общий объем автомобильных перевозок вырос на 17% по сравнению с аналогичным периодом пред.г. и составил 165 тыс.т. «Благодаря активным контактам министерств транспорта России и Турции и национальных ассоциаций автомобильных перевозчиков были предприняты меры по устранению дисбаланса в автомобильных перевозках между Россией и Турцией», — сказано в сообщении. Доля участия российских перевозчиков в текущем году увеличилась до 13,4%, однако доля турецких перевозчиков продолжает оставаться очень высокой и достигает 70%. Как отмечается в пресс-релизе, партнерские связи между российскими и турецкими транспортными компаниями укрепляются, что позволило привлечь на этот рынок свыше 70 российских компаний.

Левитин также обратил внимание турецкой стороны на ряд проблем, сдерживающих развитие перевозок российским транспортом. Прежде всего, по мнению министра, это сложность оформления многократных турецких виз и взимание высоких штрафов в случае превышения пребывания российских водителей в Турции, «длительные простои (4-5 дней) автомобилей в Турции в ожидании обратной загрузки, а также высокая стоимость паромного сообщения Самсун-Новороссийск, что существенно снижает его привлекательность для российских перевозчиков».

По словам Левитина, необходимо объединить усилия двух стран по сокращению доли участия перевозчиков третьих стран, что особенно важно в условиях расширения ЕС. Левитин предложил активизировать работу национальных ассоциаций по созданию совместных российско-турецких транспортных экспедиционных компаний. По мнению министра, создание таких компаний позволило бы, с одной стороны, увеличить долю российских перевозчиков в общем объеме перевозок, а с другой стороны, способствовало бы расширению применения «бонусной» системы и росту суммарного объема разрешений, выделяемых турецкой стороне. РИА «Новости», 29.11.2004г.

— Турецкие СМИ продолжают публикации о чрезмерной загруженности Черноморских проливов. Так, командующий ВМФ Турции выразил озабоченность по поводу безопасности судоходства в проливах и возможного нанесения ущерба окружающей среде. По словам командующего, ежедневно через Босфор проходит 7-8 грузовых судов, а каждые 50-55 минут — суда с опасным грузом. За 8 мес. с.г. через Проливы проследовало 100 млн.т. нефти, к концу года эта цифра возрастет до 150 млн.т., а общее число проследовавших судов составит порядка 9300. Таким образом, по сравнению с 2003г. общее количество проходящих судов увеличилось на 11%, а судов с опасным грузом — на 16%. Альтернативой сложившемуся положению в Проливах могло бы стать строительство обходных нефтепроводов. 19.11.2004г.

— После перечисления долга на счета частной турецкой компании Saka Korkmaz Pazarlama турецкие судебные органы вынесли постановление об освобождении из-под ареста азербайджанских сухогрузов и самолетов, задержанных вследствие нерешенности долговой проблемы между азербайджанским минсельхозом и указанной компанией.

Как сообщил пресс-секретарь Каспийского морского пароходства Вугар Мирсадыг, 1 нояб. освобожден сухогруз «Ашиг Алескер», который стоял на ремонте в Турции на заводе «Тузла» (ИА «Тренд»). По его словам, ожидается освобождение остальных судов — «Рашид Бейбутов» и «Фикрет Амиров», поскольку судебное постановление в течение дня должно дойти до руководства экипажей. 6 сент. судебные исполнительные органы Турции наложили запрет на выход азербайджанского сухогруза «Рашид Бейбутов» из морского порта Мерсин, 20 июля в черноморском порту Зонгулдаг — сухогруза «Фикрет Амиров». ИА «Тренд», 3.11.2004г.

— В Стамбуле официально начата вторая стадия возведения ж/д туннеля Marmaray, который станет третьим связующим звеном между европейской и азиатской частями города после мостов Султана Мехмеда Завоевателя и Босфорского.

Подготовительные работы и первый этап строительства начались еще в мае, после того, как японская компания Taisei Corporation выиграла строительный заказ турецкого правительства. Общая стоимость проекта оценена в 2,5 млрд.долл. Туннель будет сооружен под проливом Босфор на глубине 55 м. и станет глубочайшим подводным туннелем в мире. После завершения строительства туннель Marmaray с четырьмя полосами движения протянется на 13,3 км. Он будет способен выдерживать землетрясение мощностью 9 баллов по шкале Рихтера, а его пассажиропоток сможет составить 150 000 пассажиров в час в обоих направлениях. По проекту в его пределах разместятся четыре подводных станции.

Проект объединит ж/д сети обеих частей Стамбула. Главная цель системы Marmaray — значительно разгрузить городскую транспортную систему и сократить время поездок. Ожидается, что туннель будут использовать 1 млн. чел. в день. Туннель Marmaray будет соединен с ж/д сетью Aksaray-Ataturk и линией метро Taksim-Levent в европейской части города и объединен с ж/д линией Umraniye-Uskudar в азиатской части. Будет построена и станция для пассажиров паромов в Йеникапы. Согласно плану открытие туннеля должно состояться в 2008г. Turkey.su, 26.10.2004г.

— Грузовые автомобили, прибывающие из Турции в Азербайджан сроком на 14 дней, будут освобождены от дорожного налога, сообщил министр экономического развития (МЭР) Азербайджана Фархад Алиев. По его словам, в связи с этим подготовленный правительством документ был представлен в Милли меджлис на рассмотрение депутатов. Этот вопрос будет обсужден вместе с законом «О госбюджете на 2005г. Ранее за каждый день пребывания грузовых автомашин в Азербайджане выплачивался налог в 20 долл., за неделю — 40, за 1 мес. — 140, за квартал — 400, за год — 1400 долл. Помимо этого взималась плата за уровень безопасности и т.ж. груза. По соглашению, достигнутому в ходе визита главы государства в Турцию, был определен льготный период для грузовых автомашин в 7 дней. ИА Regnum, 28.9.2004г.

– В I пол. 2004г. объем грузоперевозок между Ираном и Турцией возрос на 50%. Турецкие и иранские железные дороги подписали соглашение о сотрудничестве в сфере ж/д грузоперевозок. Как сообщает агентство «Ирна», президент госкомпании Турецких железных дорог (ТЖД) Сулейман Караман и гендиректор Железных дорог ИРИ Мохаммад Саиднежад подписали соответствующее соглашение на встрече в турецкой столице.

Как отметил глава ТЖД на церемонии подписания, объем железнодорожных грузоперевозок между Турцией и Ираном за 2003г. по сравнению с пред.г. увеличился на 100%. По словам Сулеймана Карамана, за прошедшие 6 месяцев т.г. объем грузоперевозок возрос на 50%, но транспортировке грузов препятствует отсутствие ж/д полотна на отрезке Татван-Ван, где функционирует паромное сообщение. Турция намерена в кратчайшие сроки построить железнодорожную ветку в обход озера Ван, а также обновить паромный парк транспортной инфраструктуры озера.

Гендиректор ЖД ИРИ Мохаммад Саиднежад сообщил, что Иран в рамках пятилетней программы намерен расширить свое транспортное сотрудничество с соседними странами, и в этих целях увеличит количество пассажирских и грузовых составов на международных маршрутах. В рамках пописанного соглашения будут модернизированы поезда, курсирующие по маршрутам Стамбул-Тегеран и Дамаск-Тегеран, и развита ж/д перевозка пассажиров и грузов по маршруту Стамбул-Тегеран-Алма-Ата, а также увеличены рейсы по маршруту Тегеран-Стамбул и Тебриз-Ван с иранской стороны. Стороны также договорились о проведении экспертного совещания железнодорожников Ирана и Турции в авг. т.г. ИА Regnum, 9.7.2004г.

– Все турецкие СМИ сообщили о начале строительства транспортного туннеля под Босфорским проливом в Стамбуле. Эту новость на специально созванной пресс-конференции сообщил министр транспорта Турции Бинали Йылдырым. туннель позволит преодолевать расстояние между берегами Босфора за 4 минуты. Министр также отметил, что туннель с железнодорожными путями облегчит сложную транспортную ситуацию в Стамбуле. Строители планируют закончить амбициозный проект в течение 3,5 лет. Протяженность туннеля составит 13,7 км., из которых 1,4 будут проложены под водой. Сумма, которую планируют затратить на реализацию проекта, составляет 2,5 млрд.долл. Финансирование проекта взяло на себя японское правительство. 17.5.2004г.

– 9 мая в Турции началась реализация крупного транспортного проекта «Мармара», который предусматривает строительство туннеля под проливом Босфор и «связывание» Азии и Европы железной дорогой. На церемонии, посвященной этому событию, премьер-министр Турции Реджеп Эрдоган заложил символический камень в основание стройки, которая обойдется в 2,5 млрд.долл.

Завершить проект планируется в 2008г. Для реализации проекта, который финансируется правительством Японии, сформирован консорциум «Евразия» в составе четырех турецких и японских фирм. Кредит на очень выгодных условиях предоставил японский Банк международной кооперации. Этот банк уже финансировал строительство ветки метро в Стамбуле. Подводная часть туннеля под Босфором протяженностью 1,3 км. станет со-

ставной частью 70 км. ж/д пути и наземного метро, которые свяжут две крайние точки Стамбула в Европе и Азии-Халкали и Гебзе. Проект «Мармара» предусматривает строительство туннеля, в котором будет по шесть железнодорожных путей в обоих направлениях. Это позволит перевозить 150 тыс. пассажиров в час. Реализация проекта будет иметь большое значение не только для Турции, но и для Европы и Азии, поскольку обеспечит транспортировку людей и грузов без перерывов. Особое значение он будет иметь для 11-миллионного Стамбула, одной из крупнейших проблем которого являются транспортные пробки. ИА Regnum, 13.5.2004г.

– Руководитель торговой организации Курдистана Бахман Хаджали в интервью агентству «Ирна» заявил, что с 18 апр. т.г. возобновилось движение иранских и иракских большегрузных автомобилей через пограничный переход Мериван в направлении г.г. Сулеймания (Ирак) и Сенендедж (Ирак). Это разрешение было получено в результате переговоров с командованием оперативных штабов «Рамазан» и «Фатх». По его словам, ранее транзитные перевозки были запрещены, и иранские и иракские коммерсанты сталкивались с большими трудностями при перевозке экспортных и импортных грузов.

Из-за запрета прямых транзитных перевозок им приходилось доставлять свои грузы на склады рынка приграничной торговли в районе Мериван, а затем перегружать их на иностранные грузовые автомобили. Это приводило к большим потерям времени и повышало стоимость грузовых перевозок. Ожидается, что теперь транзитные перевозки через автомобильный пограничный переход Мериван будут осуществлять иранские коммерсанты и из соседних с Курдистаном провинций. Iran.ru, 19.4.2004г.

## Узбекистан

– Государственная акционерная железнодорожная компания (ГАЗК) «Узбекистон темир йуллари» в 2006г. завершит модернизацию участка железной дороги Самарканд Аджидавет стоимостью 155 млн.долл., сообщил источник в ГАЗК. По словам представителя компании, проект предусматривает реабилитацию участка железной дороги протяженностью 341 км., который является частью Среднеазиатской железнодорожной магистрали, имеющей стратегическое значение для экономики страны.

В рамках проекта предусматривается прокладка оптоволоконной линии связи, которая позволит модернизировать сеть телекоммуникаций и осуществлять эффективное управление движением транспорта, в т.ч. с использованием информационных систем. Завершено 90% запланированных работ.

Финансирование проекта осуществляется за счет кредитов Азиатского банка развития (АБР) в 70 млн.долл., фонда международного развития Организации стран экспортеров нефти (Фонд ОПЕК) в 5 млн.долл. и собственных средств железнодорожной компании Узбекистана. Реализация этого проекта позволит завершить программу реабилитации железных дорог в Узбекистане, начатую в 1999г.

В рамках этой программы в 2004г. выполнен проект реконструкции железных дорог на участке

Чингельды-Ташкент-Самарканд протяженностью 320 км. стоимостью 126 млн.долл. Проект финансировался за счет кредита АБР в 70 млн.долл., и собственных средств «Узбекистон темир йуллари».

Ожидается, что выполнение программы реабилитации железных дорог позволит значительно повысить эффективность транспортировки грузов и пассажиров, повысить средние скорости движения пассажирских поездов до 100 км/час, а грузовых — до 90 км/час.

Общая протяженность железнодорожных путей в Узбекистане составляет 4126 км., на 1 тыс.км. рельсы изношены и превысили лимиты допустимой амортизации при чрезмерной эксплуатации. Узбекистан в ближайшие годы намерен провести реконструкции еще 600 км. железнодорожных путей. Интерфакс, 20.6.2006г.

— В рамках Евразийского экономического сообщества (ЕврАзЭС) разработана межгосударственная целевая программа по развитию транспорта, заявил в среду первый замглавы МИД Узбекистана Ильхом Нематов. По его словам, концепция, охватывающая сферы железнодорожного, морского и авиатранспорта, ляжет в основу программы транспортного развития ЕврАзЭС.

В ходе заседания комитета был определен порядок формирования сквозных железнодорожных тарифов при перемещении товаров в рамках ЕврАзЭС. Документы по этому вопросу будут предложены на рассмотрение премьер-министрам государств-участников сообщества, которые соберутся в Минске в пятницу.

Нематов также сообщил, что обсуждаются вопросы адаптации вступления в ЕврАзЭС Организации центральноазиатского сотрудничества (ЦАС). Он выразил удовлетворение тем, что все соответствующие документы будут приняты в срок. О вхождении этой организации в ЕврАзЭС главы стран-членов ЦАС договорились в окт. прошлого года. В ЕврАзЭС входят Россия, Белоруссия, Казахстан, Таджикистан, Киргизия и Узбекистан. РИА «Новости», 19.5.2006г.

— Государственная акционерная железнодорожная компании (ГАЖК) «Узбекские железные дороги» («Узбекистон темир йуллари») в 2005г. увеличила чистую прибыль на 25,5% — до 106,632 млрд. сумов, говорится в сообщении компании. Выручка по итогам прошлого года составила 470,57 млрд. сумов, что на 18,8% превышает показатель 2004г.

Перевозки грузов железнодорожным транспортом в Узбекистане в 2005г. выросли на 1,2% — до 45,857 млн.т., грузооборот — на 0,5%, до 18,12 млрд. тонно-км. Перевозки пассажиров снизились на 1% — до 15,1 млн.чел., пассажирооборот вырос на 5,1% — до 2,115. млрд. пассажиро-км.

На железную дорогу Узбекистана приходится 66% грузооборота внутри страны и почти 80% общего объема экспортных и импортных грузовых перевозок. Общая протяженность железнодорожных путей в Узбекистане составляет 4,1 тыс.км.

ГАЖК «Узбекистон темир йуллари» образована в 1994г. после выхода из Среднеазиатской железной дороги. Уставный капитал составляет 197,6 млрд. сумов. Он сформирован за счет активов семи подразделений компании и полностью принадлежит государству. Интерфакс, 21.4.2006г.

— Itochu (Япония) поставила в Узбекистан дорожно-строительную технику на 8,7 млн.долл., со-

общили в государственной акционерной компании «Узавтойул» («Узавтодор»). Представитель «Узавтойул» уточнил, что японская компания выиграла тендер на поставку техники за счет средств гранта японского правительства. Грант в 976 млн. иен (8,7 млн.долл.) был выделен в начале 2005г. для реконструкции автодороги Самарканд- Гузар-Термез.

Itochu осуществила поставку 65 ед. дорожно-строительной техники японских и германских производителей, в т.ч. грейдер, экскаваторы, мобильные лаборатории по тестированию дорожного полотна, амобильную установку по производству асфальта.

В 1996г. правительство Японии предоставило Узбекистану грант в 8,7 млн.долл. для реконструкции горного участка автодороги Ташкент-Ош протяженностью 100 км., проектной стоимостью в 120 млн.долл. На средства этого гранта была осуществлена закупка дорожно-строительной техники. Реконструкция автодороги Самарканд-Термез протяженностью 378 км. и в 45 млн.долл. проводится в рамках правительственной программы строительства и реконструкции автомобильных дорог республики. Реконструкция трассы финансируется за счет бюджетных средств Узбекистана.

Автодорога Самарканд-Термез является частью трансафганского коридора, ее реконструкция осуществляется с целью оптимизации межрегиональных автоперевозок. Общая протяженность автомобильных дорог Узбекистана составляет 146,4 тыс.км., из них 43,5 тыс.км. — магистральные дороги общего пользования, в т.ч. 3,2 тыс.км. — автотрассы международного и 18,8 тыс.км. — республиканского значения. С начала 90гг. Япония инвестировала в экономику Узбекистана 1,6 млрд.долл. Интерфакс, 14.3.2006г.

— Строительство новой железнодорожной линии Ташгузар-Бойсун-Кумкурган (юг Узбекистана) стоимостью 447,4 млн.долл. будет вести победитель международных торгов. Как рассказали в управлении инвестиционных проектов Государственно-акционерной компании (ГАЖК) «Узбекистон темир йуллари», для их организации подписан контракт с Japan Transportation Consultants.

Представитель ГАЖК отметил, что в соответствии с контрактом японская компания до конца марта 2006г. осуществит разработку тендерной документации и во II кв. 2006г. объявит серию тендерных торгов на закупку импортного оборудования для строительства железнодорожной линии за счет средств Японского банка международного сотрудничества (JBIC). JBIC предоставил Узбекистану кредит в 16,359 млрд. иен (151,5 млн.долл.), который будет направлен на строительство среднего горного участка железной дороги Бойсун-Дехконабад протяженностью 110 км.

Новая железнодорожная линия в 223 км. должна связать 2 южные области страны — Кашкадарьинскую и Сурхандарьинскую — в обход территории Туркмении. Часть линий уже построена. Завершение проекта ожидается в конце 2008г. Его финансирование помимо средств JBIC осуществляется за счет средств госбюджета и «Узбекистон темир йуллари». ИА Regnum, 28.11.2005г.

— Национальная авиакомпания Узбекистана «Узбекистон хаво йуллари» с 1 нояб. т.г. сокращает вдвое частоту авиарейсов по маршруту Ташкент — Нью-Йорк, сообщил источник в руководстве

авиакомпаний. По его словам, с 1 нояб. авиарейсы в Нью-Йорк будут выполняться один раз в неделю. Самолеты узбекской авиакомпании летают по этому маршруту 2 раза в неделю.

Представитель авиакомпании подчеркнул, что сокращение частоты авиарейсов связано с коммерческими причинами и «не имеет под собой никакой политической подоплеки». В большинстве американских компаний, работающих в Узбекистане, расценивают этот шаг как политический, вызванный ухудшением отношений между Узбекистаном и США. По мнению представителя Newmont Mining (крупнейший в мире производитель золота), сокращение частоты авиарейсов узбекской авиакомпании на Нью-Йорк никак не скажется на деятельности американских компаний в республике.

Он отметил, что прямой авиарейс в США из Ташкента единственный и выполняет его узбекская авиакомпания. «Этот авиарейс очень загруженный и на него трудно купить билеты, поэтому сотрудники представительства Newmont Mining и их гости предпочитают летать в Америку через Москву или Европу транзитными рейсами», — сказал представитель американской компании. Авиакомпания «Узбекистон хаво йуллари» — монопольный авиаперевозчик в Узбекистане, полностью принадлежит государству.

В авиапарке компании имеется 16 самолетов западного производства. Из них 10 самолетов Boeing, 3 аэробуса A-310 и 3 среднемагистральных RJ-85. На самолеты западного производства приходится 90% всех пассажирских перевозок на дальних маршрутах. Узбекская авиакомпания выполняет авиарейсы в 20 городов стран Европы, Америки, Ближнего Востока, Азии, в 25 городов стран СНГ и по 12 направлениям на местных авиалиниях. В 2004г. авиакомпания увеличила объем пассажирских перевозок на 7% по сравнению с 2003г. — до 879,7 тыс. пассажиров. Пассажирооборот компании возрос на 14,9% — до 4 млрд. 548,7 млн. пассажиро-км. Интерфакс, 19.9.2005г.

— Узбекистан ввел в строй второй участок железной дороги Ташгузар-Байсун-Кумкурган в обход Туркмении протяженностью 59 км. и стоимостью 79 млн.долл., сообщили в руководстве государственной акционерной железнодорожной компании (ГАЗК) «Узбекистон темир йуллари». Был введен в строй участок железной дороги Байсун-Кумкурган, который стал вторым участком дороги. В 2004г. был введен в строй первый участок дороги — Ташгузар-Дехканабад — протяженностью 56,8 км.

В 2005г. «Узбекистон темир йуллари» планирует объявить тендер на строительство самого сложного участка железной дороги — Дехканабад-Байсун, проходящего по труднопроходимой горной местности. Проект предусматривает строительство горного участка железной дороги протяженностью 104 км. Планируется приобретение специальной техники для выполнения строительно-монтажных работ — экскаваторов, бульдозеров, путеукладчиков. Намечается модернизация существующих линий электропередачи и установки систем централизации, блокировки и связи.

Строительство железнодорожной линии Ташгузар-Байсун-Кумкурган общей протяженностью 220 км. началось в 1996г. В авг. 2004г. правительство Японии выделило Узбекистану на строительст-

во железной дороги Ташгузар-Байсун-Кумкурган кредит в 150 млн.долл. Кредит выделен под гарантию узбекского правительства на 40 лет с десятилетним льготным периодом под 0,4% годовых. Общая стоимость строительства железной дороги Ташгузар-Байсун-Кумкурган составляет 447 млн.долл. Финансирование строительства в 290 млн.долл. осуществляется за счет бюджета и собственных средств узбекской железнодорожной компании. Строительство железной дороги намечается завершить в 2007г. С ее пуском Узбекистан получит прямую железнодорожную связь с южными регионами страны — Кашкадарьинской и Сурхандарьинской областями. До сих пор для этих целей используется транзитный перегон через территорию Туркмении протяженностью 185 км. Новая железная дорога позволит увеличить грузопоток в сторону Афганистана. Интерфакс, 11.5.2005г.

— Узбекистан планирует привлечь кредитные ресурсы банка Kreditanstalt fuer Wiederaufbau (KfW, Германия) для финансирования проекта строительства международного центра логистики стоимостью 68 млн.долл. Как сообщили в республиканском Агентстве по внешнеэкономическим связям, которое занимается разработкой ТЭО проекта, предполагается финансирование строительства за счет прямых вложений иностранных инвесторов. Логистический центр планируется построить в Янгиюльском районе Ташкентской области.

Для реализации проекта предполагается создать совместное предприятие на базе государственной акционерной компании «Узвнештранс» (входит в состав АВЭС), которая занимается экспортно-импортными перевозками. Обсуждаются условия создания СП. По словам источника, интерес к проекту уже проявили германские перевозчики.

Целями проекта являются развитие транспортной инфраструктуры и мультимодальных перевозок в Узбекистане. «Расположение республики на пересечении транспортных маршрутов Центральной Азии дает ей уникальную возможность стать крупным перевозчиком в регионе. Для этого необходимо создание современной инфраструктуры грузовых перевозок», — подчеркнул собеседник агентства.

В 2004г. объем грузовых перевозок в Узбекистане увеличился на 1% по сравнению с 2003г. и составил 714,9 млн.т. В т.ч. железнодорожным транспортом было отправлено 45,4 млн.т. грузов (рост на 1%), автомобильным — 601,8 млн.т. (рост на 0,9%), трубопроводным — 67,7 млн.т. (рост на 2,1%), воздушным — 5,6 тыс.т. (снижение на 5,7%). Грузооборот вырос в предг. на 3,7% — до 64,5 млрд.т/км. На железнодорожном транспорте — 18 млрд.т/км (на уровне 2003г.), на автомобильном — 11 млрд.т/км (рост на 14,3%), трубопроводном — 35,4 млрд.т/км (рост на 2,6%), воздушном — 117,3 млн.т/км (рост на 23,1%). Экспорт грузов из Узбекистана в 2004г. составил 33,6 млн.т. (4,7% от общего объема грузоперевозок), импорт — 5,4 млн.т. В начале 2005г. KfW выделил Узбекистану кредит в 25 млн. евро на электрификацию железной дороги Ташкент-Ангрен. Общий объем кредитов, предоставленных KfW республике с 1993г., составляет 202,5 млн. евро. Интерфакс, 4.4.2005г.

— Состоялась встреча заместителя премьер-министра и главы Организации транспорта Узбекистана Файза Элеева с гендиректором железных до-



рог Исламской республики Иран Мохаммадом Саиднежадом. В ходе беседы Элеев выступил за увеличение количества транспортируемых товаров через ж/д систему Ирана.

Как сообщил в среду отдел связей с общественностью железный дорог ИРИ, Элеев заявил о намерении Узбекистана увеличить объем транспортируемых грузов по ж/д сети Ирана в порт Бендер-Аббас до 120-150 вагонов в день. «С введением в строй ветки Бафк-Мешхед и сокращением пути Серахс-Бендер-Аббас Узбекистан предпримет усилия для транспортировки товаров по этому маршруту», — сообщил Элеев.

В свою очередь, Саиднежад заметил, что подобные же просьбы выдвигались и др. странами, в т.ч. Казахстаном. «Железные дороги Ирана, Узбекистана и Туркменистана ввиду активного взаимодействия в сфере транспорта, могут решить существующие трудности путем проведения трехсторонних заседаний», — добавил гендиректор иранской компании. Iran.ru, 27.1.2005г.

— Государственная акционерная железнодорожная компания (ГАЗК) «Узбекистон темир йуллари» в 2004г. освоила иностранные инвестиции в 59,38 млн.долл. против 12,63 млн.долл. в 2003г., сообщил источник в руководстве ГАЗК. Эти средства были направлены на реализацию проектов по модернизации железных дорог и обновлению железнодорожного транспорта. В минувшем году завершён проект по обновлению парка электровозов общей стоимостью 39,6 млн.долл., который финансировался за счет кредита Европейского банка реконструкции и развития (ЕБРР). В рамках этого проекта китайская ZhuZhou Electric Locomotive (ZELV) поставила ГАЗК 12 грузовых электровозов и запасных частей к ним общей стоимостью 39 млн.долл.

В 2005г. в отрасль планируется привлечь иностранные инвестиции в 51,7 млн.долл. за счет кредитов международных финансовых институтов. В т.г. будет продолжена реализация проекта по модернизации железных дорог Узбекистана общей стоимостью 155 млн.долл., который был начат в 2003г.

Проект предусматривает модернизацию участка железной дороги протяженностью 341 км. на линии Джизак-Самарканд-Ходжидавлет. Финансирование этих работ осуществляется за счет кредита Азиатского банка развития в 70 млн.долл. и фонда ОПЕК в 5 млн.долл., а также собственных средств узбекской железнодорожной компании. В 2005г. планируется освоить 45 млн.долл. Реализация этого проекта будет завершена в 2006г.

В 2006г. ГАЗК планирует начать реализацию проекта по модернизации парка дизельных локомотивов общей стоимостью 83 млн.долл., который финансируется за счет кредита ЕБРР в 68 млн.долл. и собственных средств компании. Проект предусматривает модернизацию силового оборудования 90 действующих дизельных локомотивов, а также проведение реконструкции литейного производства завода, входящего в состав железнодорожной компании. Предполагается, что в этом году в рамках проекта будет освоено 6,2 млн.долл. В т.г. железнодорожная компания Узбекистана начнет реализацию проекта по строительству горного участка железной дороги Ташгузар-Байсун-Кумкурман за счет кредита Япон-

ского банка международного сотрудничества (JBIC) в 150 млн.долл., выделенного в минувшем году.

ГАЗК «Узбекистон темир йуллари» была образована в 1994г. после выхода из Среднеазиатской железной дороги. В открытые акционерные общества преобразованы пять госпредприятий, входящих в ГАЗК «Узбекистон темир йуллари»: «Узжелдорпасс» (пассажирские перевозки), «Доррефтранс» (перевозки в рефрижераторном составе), «Узжелдорконтэйнер» (перевозки в контейнерах), а также два завода по ремонту пассажирских и грузовых вагонов. Все пять предприятий являются монополистами в своей сфере деятельности и не имеют конкурентов в республике. Госкомимущество Узбекистана планирует продать иностранным инвесторам от 39% до 47% акций этих пяти акционерных компаний. Эксплуатационная длина железнодорожной сети Узбекистана составляет 4,1 тыс. км. Интерфакс, 25.1.2005г.

— В Узбекистане образована ассоциация транспорта и транспортных коммуникаций. Об этом говорится в указе президента страны Ислама Каримова, опубликованном во вторник. Основными задачами ассоциации является «координация деятельности всех видов транспорта и устойчивого функционирования транспортных коммуникаций», говорится в указе. Новая ассоциация призвана осуществить координацию взаимодействия ж/д, воздушного, автомобильного и речного транспорта, а также развитие транспортной сети Узбекистана. РИА «Новости», 12.10.2004г.

— С 5 сент. начинает курсировать поезд 485486 сообщением Челябинск-Ташкент Южно-Уральской магистрали — филиала ОАО «РЖД». Как сообщили в службе по связям с общественностью ЮУЖД, из Челябинска в столицу Узбекистана он будет отправляться в воскресенье в 23-50 по московскому времени и прибывать в Ташкент в среду в 11-45 по местному времени. В этот же день вечером в 23-00 местного времени поезд пойдет обратно с прибытием в столицу Южного Урала в субботу в 9-32 по московскому времени. Общее время в пути более 60 часов. Маршрут следования поезда проходит через станции Карталы-1, Орск, Оренбург, Актюбе, Эмба, Саксаульская, Кзыл-Орда, Туркестан и Сары-Агач. Стоимость проезда в купе — 1770 руб., в плацкарте — 1 125 руб. Цены указаны без дополнительных сборов. ИА Regnum, 3.9.2004г.

— Япония выделила Узбекистану льготный долгосрочный кредит в 150 млн.долл. на строительство железной дороги Ташгузар-Байсун-Кумкурман. Как сообщили в компании «Узбекистон темир йуллари» («Железные дороги Узбекистана»), выделенные средства позволят обеспечить ускоренное экономическое развитие южных территорий Узбекистана, а также создать кратчайший железнодорожный маршрут из Центральной Азии в Афганистан. Япония активно поддерживает развитие транспортной инфраструктуры существующей сети железных дорог и подвижного состава Узбекистана. В течение последних десяти лет Япония оказывает поддержку процессу экономических и социальных реформ, укреплению независимости Узбекистана. За эти годы объем грантов и льготных долгосрочных кредитов японского правительства, предоставленных Узбекистану, превысил 1 млрд.долл. РИА «Новости», 28.7.2004г.

## Финляндия

— Говорить о взимании платы с россиян за пользование финскими дорогами можно будет только в том случае, если финны начнут платить за пользование российскими дорогами, считает замминистра транспорта РФ Сергей Аристов. «Россияне будут платить за использование финских дорог, если финские перевозчики будут платить за использование российских дорог», — заявил Аристов в среду, комментируя предложение Объединения грузоперевозчиков Финляндии взимать плату с российских грузоперевозчиков за проезд по территории Финляндии. Как более реальное замминистра оценивает предложение по более активному использованию железной дороги для перевозок транзитных грузов по территории Финляндии.

Аристов отметил, что сейчас в Европе в соответствии с экологическими требованиями и требованиями безопасности снижается объем автомобильных грузоперевозок и увеличивается объем железнодорожных грузоперевозок. По его мнению, «будущее за контейнерными перевозками», когда на железнодорожной платформе транспортируется не груз, а грузовик с грузом, что обеспечивает мобильность перевозок. «В России большие транспортные узлы приспособлены под контейнерные перевозки», — сказал Аристов.

Замминистра отметил, что увеличение использования железных дорог не снизит значение автомобильных перевозок. «Хватит каждому — и автомобильному, и железнодорожному транспорту», — уверен он. По таможенной статистике, через автомобильные пункты пропуска «Торфановка», «Брусничное» и «Светогорск» на российско-финляндской границе перевозится 5,6 миллиона т. грузов в год. Сергей Аристов в среду принял участие в заседании круглого стола «Перспективы российско-финляндского сотрудничества в транспортной сфере», который прошел в рамках форума «Дни российской экономики в Финляндии». РИА «Новости», 19.4.2006г.

— Бурный рост контейнерных перевозок через порт Котка продолжается весь период с начала 2006г. Исполнительный директор порта Киммо Наски прогнозирует, что годовой рост объемов перевозок превысит в этом году 20%. Ожидается, что в этом году будет перевезено через порт Котка 450 тысяч ТЕУ, в то время как в пред.г. перевезено 366 тысяч. За янв.-фев. т.г. рост превышал 35% и порт Котка обошел по объемам контейнерных перевозок порт Хельсинки. Одним из факторов стремительного роста в начале года явилось повышение тарифов за транзитные перевозки по Транссибу в России и одновременное снижение тарифов судовладельческими компаниями. По данным Наски, доля России от общего объема перевозок через порт Котка доходит до 50%, в то время как прошлым году она составляла 40%. «Кауппалехти», 6.4.2006г.

— Республика Коми, республика Карелия и финская провинция Кайнуу на трехсторонней встрече в Финляндии подписали Меморандум по вопросам развития транспорта в Баренцевом Евро-Арктическом регионе. Об этом сообщили в пресс-службе главы и правительства республики.

Ускоренное экономическое развитие России и Китая требует новой транспортной логистической цепи от Тихого океана до Атлантики и далее в Се-

верную Америку. Самым подходящим сообщением для этого является «Баренц-Линк», которое объединяет Транссиб с атлантическим портом Нарвик через Финляндию, Швецию, Норвегию. «Если удастся включить в транспортную цепь железнодорожную магистраль «Белкомур», это не только позволит сократить время прохождения грузов, но и даст мощный толчок развития северных территорий», отметили в правительстве региона. ИА Regnum, 30.3.2006г.

— Проведение забастовки транспортников в Финляндии не сказалось на деятельности российских автоперевозчиков. Об этом сообщил заместитель руководителя Северо-Западного регионального подразделения Ассоциации международных автомобильных перевозчиков (АСМАП) Константин Шаршаков. Большую часть международных грузовых перевозок с петербургским регионом в части перевозки леса обеспечивают российские компании, а грузооборот с расположенными в Санкт-Петербурге и Ленинградской обл. предприятиями с участием иностранного капитала обеспечивают сами эти компании, говорит Шаршаков.

По словам представителя АСМАП, до окончания начавшейся 5 марта забастовки проблемы могут возникнуть в международном пассажирском автобусном сообщении. В связи с тем, что сейчас не «высокий сезон», автобусные рейсы Санкт-Петербург — Финляндия сейчас не пользуются особым спросом, полагает Шаршаков.

Опрошенные туроператоры, специализирующиеся на организации автобусного сообщения, говорят, что в случае необходимости готовы восполнить бездеятельность своих финских коллег, выполняя международные рейсы за них.

5 марта в Финляндии началась забастовка работников транспортных предприятий, что негативно сказалось на внутренних автобусных и грузовых перевозках в Финляндии. Из-за забастовки возникли проблемы у торговых и промышленных предприятий, задержки отмечены и в некоторых морских портах. ИА Regnum, 6.3.2006г.

— Компания «Суомен Пости» (Почта Финляндии) строит на севере Москвы логистический центр, при помощи которого она намерена значительно повысить свою долю на рынке логистических услуг в России. Общая площадь центра будет составлять 40 тыс. кв. м. Целью компании является создание в России совместно с партнерами дистрибуторской сети. Общий объем инвестиций составит 40 млн. евро. Центр начнет свою работу в начале 2007г. www.economy.gov.ru, 28.12.2005г.

— Вступившая в должность министр транспорта и связи Сусанна Хуовинен, посетила с рабочим визитом Москву. Она призвала российскую сторону ускорить процесс осуществления скоростного железнодорожного сообщения между Хельсинки и Санкт-Петербургом. На встрече со своим российским коллегой — министром транспорта Игорем Левитиным — Хуовинен сообщила, что в Финляндии осуществление проекта идет по плану. Известно, что у российской стороны имеются проблемы с финансированием проекта, и, по последним оценкам, скоростное сообщение будет готово не к 2008г., как планируется, а, самое раннее, к концу десятилетия. Подготовка проекта продолжается на уровне министерств в обеих странах.

Министры обсудили также проблемы, связанные с пересечением финляндско-российской границы. Хуовинен подчеркнула важность налаживания сотрудничества между финской и российской таможней с тем, чтобы сократить время ожидания на границе. Грузовые поезда простаивают на финляндско-российской границе в среднем двое суток. В общей сложности дорога в Москву и обратно занимает шесть суток. Министр Хуовинен подняла также вопрос о разрешениях для финских грузоперевозчиков.

Финляндия выдает соответствующие разрешения российским предпринимателям примерно за неделю, российская же сторона задерживает выдачу разрешений финским грузоперевозчикам. Министр Левитин сообщил, что в России приняты меры по улучшению ситуации и в будущем разрешения будут выдаваться быстрее. Хуовинен выразила беспокойство финляндской стороны также по поводу графика строительства автодороги до нового пограничного пропускного пункта Нуйямаа. Министр Левитин отметил, что в России принимаются меры по ускорению строительных работ. 28 дек. 2005г. [www.economy.gov.ru](http://www.economy.gov.ru), 28.12.2005г.

— В Кронштадте открылась 2 очередь контейнерного терминала компании «Моби Дик». В церемонии открытия приняли участие премьер-министр Финляндии Матти Ванханен и вице-губернатор Санкт-Петербурга Михаил Осеевский, сообщает пресс-служба губернатора. С 1997г. компания «Моби Дик» ведет работу по строительству морского торгового комплекса на территории порта Кронштадт на инвестиционных условиях с правительством Санкт-Петербурга. В июне 2002г. было завершено строительство первой очереди комплекса. По инвестиционному договору причал, т.е. портовая инфраструктура, был передан в собственность города Петербурга. Терминал оснащен современным оборудованием для приема судов, перегрузки и отправки контейнеров далее, в глубь страны автомобильным транспортом.

Завершение строительства второй очереди позволит обрабатывать до 75 тыс. контейнеров в год. До конца 2005г. планируется оснащение терминала дополнительным оборудованием, что повысит производительность до 150 тыс. контейнеров в год. Возведен причал длиной 170 м. В акватории острова Котлин выполнены работы по дноуглублению подходного канала до отметки 10 м., что позволяет принимать суда с осадкой до 8,9 м., берегоукреплению, построены складские площадки. Инвестиционная программа предполагает дальнейшее освоение территории порта Кронштадт. К 2010г. площадь перегрузочного комплекса составит более 20 гектаров. В общей сложности в строительстве и развитие морского торгового комплекса будет инвестировано 100 млн.долл. В результате реализации инвестиционной программы объем грузооборота паромного перегрузочного комплекса «Моби Дик» к 2010г. составит 500 тыс. контейнеров в год.

ООО «Моби Дик» — это дочерняя структура компании-судовладельца «Контейнершип», созданная в 1997г. для осуществления инвестиционного проекта по строительству морского торгового комплекса на территории порта Кронштадт. ИА «Росбалт», 7.10.2005г.

— Транзитные грузоперевозки через территорию Финляндии с янв. по май 2005г. увеличились

на 3% по сравнению с аналогичным периодом пред.г. В мае транзитные грузоперевозки в восточном направлении, преимущественно в Россию, составили 206,5 тыс.т., в западном направлении соответственно 281 тыс.т. При этом, основная часть транзитных грузоперевозок происходила морским транспортом. Транзитные грузоперевозки по железной дороге в мае месяце увеличились на 19%, а автомобильным транспортом — на 14% по сравнению с маем пред.г.

Транзит автомобилей через Финляндию в Россию растет высокими темпами. Во II кв. 2005г. общая стоимость перевезенных в Россию автомобилей составила 1,2 млрд.евро. В аналогичный период пред.г. стоимость составляла лишь 650 млн.евро. Общая стоимость всего транзита через Финляндию в Россию во II кв. этого года достигла 4,7 млрд.евро, что на 14% больше показателей аналогичного периода 2004г.

С 1 сент. на круглосуточный режим работы перешел третий по объемам пропускаемых через границу грузов и граждан международный автомобильный пункт пропуска «Вяртсиля-Ниирала» (Республика Карелия). Новый режим работы МАПП «Вяртсиля» позволит как увеличить пропускную способность на данном участке границы, так и разгрузить пункты пропуска на участке границы с Ленинградской обл. [www.economy.gov.ru](http://www.economy.gov.ru), 13.9.2005г.

— Объемы транзитных перевозок через Финляндию в Россию сокращаются, а на Запад увеличиваются. По данным Статистического центра, объемы транзитных перевозок в Россию в июне составили примерно 192 тыс. т., что на 6% меньше по сравнению с аналогичным периодом год назад. Объемы транзитных перевозок через Финляндию на Запад составили 247 тыс. т., что на 17% больше чем в июне пред.г. Общий объем транзитных перевозок через Финляндию в первой половине т.г. увеличился на 4% по сравнению с пред.г. Новости ЮЛЕ, 15.8.2005г.

— Регулярное железнодорожное контейнерное сообщение между финским г.Коуволла и китайскими городами возможно будет действовать уже с начала следующего года. Данная работа ведется в рамках проекта «Иннорейл». Финская сторона ведет переговоры с российскими и китайскими официальными лицами. Если проект осуществится, то прямое железнодорожное сообщение будет с тремя китайскими городами: Пекином, Шанхаем и Тяньдзином. Помимо китайского направления, финская сторона ведет переговоры по железнодорожному сообщению Коуволла-Находка. Положительным моментом является то, что расчет число грузов из Коуволы на Дальний Восток, следовательно, данные составы не будут идти порожними в восточном направлении. На первом этапе, возможно, будет курсировать 1 состав в неделю. «Этэля-Саймаа», 10.8.2005г.

— Комиссия ЕС настаивает на ускорении реализации шести европейских железнодорожных проектов, которые, несмотря на поддержку со стороны глав стран ЕС, еще не начали осуществляться. Финляндию интересует строительство скоростного железнодорожного сообщения из Варшавы через Каунас и Ригу в Таллин. Для экспортной промышленности Финляндии строительство нового железнодорожного сообщения не вызывает особого интереса, поскольку предприятиям де-

шевле перевозить грузы прямо в порты Германии или Польши. Ведущий специалист Центрального Союза деловой жизни Финляндии Раймо Мансуоски доволен активностью Комиссии ЕС в строительстве дорожных сетей в Европе. «Улучшение инфраструктуры в Европе всегда нам выгодно, даже если данный проект не осуществляется в Финляндии. Большая часть как экспортных, так и импортных перевозок финляндской промышленности осуществляется в Европе», — утверждает Мансуоски. В то же время быстрое пассажирское железнодорожное сообщение может предложить новый способ поездок в Центральную и Восточную Европу. «Многие смогут сесть на судно до Таллина и там пересесть на скоростной поезд в Европу», — говорит советник Юхани Тервала из министерства транспорта и связи Финляндии. «Талоуссаномат», 23.7.2005г.

— Торжественная церемония, посвященная открытию новой паромной линии Санкт-Петербург—Росток, была организована 23 июня. Она прошла на борту парома Finnjet компании Silja Line. В церемонии открытия приняли участие начальник морской администрации порта Санкт-Петербург капитан Петр Паринов, гендиректор компании «Инфлот Ворлдвайд Санкт-Петербург» Игорь Глухов, гендиректор ЗАО «Морской вокзал» Владимир Малик, гендиректор ЗАО «Арктур Трэвел» Александр Пошивай, старший вице-президент компании Silja Oy Ab Туомас Нюланд и старший вице-президент компании Silja Oy Ab Пекка Хелин.

Нюланд официально представил собравшимся паром и его команду. Хелин рассказал о проекте, который готовился в течение двух лет, и его перспективах. Согласно прогнозу гендиректора «Арктур Трэвел» Александр Пошивая, загрузка парома будет более 50%. Гендиректор компании «Инфлот Ворлдвайд Санкт-Петербург» Игорь Глухов подчеркнул, что приход «Финнджета» в петербургский порт — результат долгой и кропотливой работы в сотрудничестве российских властей, компании «Инфлот» и компании «Силья Лайн». Владимир Малик рассказал о планах Морского вокзала и о том, что через 3г. будет построен новый пассажирский терминал. Поэтому Малик, в отличие от всех других участников презентации, не вручил капитану парома Магнусу Слотте памятного подарка. Он подчеркнул, что все средства Морского вокзала сейчас будут брошены на проект нового терминала.

Новый паром будет приходить в Санкт-Петербург каждые 4 дня в течение всего года. Из Петербурга «Финнджет» отбывает в 20.00, прибывает в Таллин в 10.30 утра, где стоит полчаса, отбывает в Ростов, куда заходит в 12.00 следующего дня. Цена билета с 17 июля по 30 авг. в один конец составит 117 евро и 211 евро туда и обратно. Паром Finnjet был построен в Финляндии в 1977г. Он может взять на борт 1800 пассажиров и 400 автомобилей. На судне 500 кают, разнообразные рестораны, музыкальные клубы, бары, кинотеатр. Для линии специально открыли офис Silja Line в Петербурге. ИА «Росбалт», 23.6.2005г.

— Как сообщает Инвестиционное агентство Финляндии, один из лидеров мировой логистики, компания DHL, интенсивно расширяет свое присутствие на финском рынке. В янв. она объявила об открытии логистического центра, состоящего из складов и терминалов, в аэропорту Хельсинки-

Вантаа. Этот комплекс, получивший наименование DHL Business Park, имеет площадь 40 тыс.кв.м. и объединит все операции DHL Express, DHL Solutions и Kelpo Kuljetus в хельсинском регионе. Планируется, что новый комплекс начнет работу во втором или III кв. 2006г. Штат логистического центра составит 700 работников.

Проект выполнен в соответствии с новой стратегией группы Deutsche Post World Net Group, предполагающей предоставление полного спектра транспортных и логистических услуг из одного центра. Это позволяет добиться максимальной ценовой эффективности и упростить потенциальным клиентам доступ к услугам. Проект DHL еще раз подтверждает инвестиционную привлекательность района Aviapolis, окружающего аэропорт Хельсинки-Вантаа. Строительство логистического центра станет первым шагом на пути создания целого транспортно-логистического комплекса на 95 тыс.кв.м., располагающего складскими и офисными помещениями.

Грузопоток между Финляндией и Россией нарастает, поэтому в фев. компания DHL ввела в эксплуатацию новый терминал порту Гамина, который будет обслуживать транзитные перевозки в Россию. Объем осуществляемых DHL транзитных перевозок в последние годы утроился, что обусловило потребность в новом, более крупном терминале. РИА «Новости», 17.6.2005г.

— На прошедшей 24-25 мая в Москве конференции министров транспорта стран Европы обсуждались вопросы развития железнодорожного транспортного коридора из Европы через Сибирь на Дальний Восток. Министр транспорта Финляндии Леена Лухтанен отмечает, что контейнерные железнодорожные перевозки между Финляндией и странами Азии за последние годы значительно выросли и это хороший пример российско-финляндского сотрудничества. Финляндия была выбрана вторым вице-председателем Конференции министров транспорта стран Европы. Это означает, что в 2008г. заседание конференции пройдет в Финляндии. www.lvm.fi, 26.5.2005г.

— Ожидается, что количество лицензий на транспортировку грузов между Россией и Финляндией в этом году побьет все рекорды. В результате переговоров между министерствами транспорта России и Финляндии квота была увеличена до 270 тыс. лицензий. Увеличение квоты является следствием интенсификации автоперевозок между двумя странами. В этом году прирост объема автомобильных перевозок составил 25% (в годовом исчислении). В ходе переговоров вновь была затронута тема ограничений массы и длины автопоездов, используемых в российско-финском грузовом автомобильном сообщении, поскольку финским перевозчикам приходится получать особую лицензию на превышение установленной массы, а российским она не требуется.

Финские предприниматели выражают недовольство слишком медленным рассмотрением заявок на получение российских лицензий и высокой стоимостью этой процедуры. В Финляндии оформление лицензии занимает примерно одну неделю. Прогресса по этим вопросам достигнуто не было, стороны договорились позже вернуться к их обсуждению. ИА Regnum, 22.5.2005г.

— В то время, как объем железнодорожных перевозок из Финляндии в Россию все уменьшается,

автомобильные грузоперевозки растут рекордными темпами. Наибольший рост зафиксирован и по транзитным автомобильным перевозкам, их объем вырос за 3 года на 60% и составляет 2,5 млн.т. Доля транзитных перевозок через 3 юго-восточных погранпункта Ваалимаа, Нуйямаа и Иматра весьма значительна. Свыше половины всех транзитных перевозок проходит через Ваалимаа.

Финляндия стала важнейшим маршрутом перевозок легковых машин в Россию. В течение двух прошедших лет количество перевезенных через Финляндию автомашин утроилось. В прошлом году через восточную границу было перевезено свыше 200 тыс. легковых машин, что больше, чем общее количество ввезенных в Финляндию и поставленных здесь на учет автомобилей. Помимо транзита ощутимо вырос и объем экспорта перевозимых из Финляндии в Россию автомобильным транспортом товаров, в прошлом году рост составил 25%. «Текниikka я Талоус», 19.5.2005г.

— Министры транспорта и связи Финляндии и Польши договорились об ускорении строительства так называемой Балтийской магистрали. На первом этапе проекта акцент будет сделан на морских перевозках между финскими портами и польскими портами Гданьска и Гдыни, с целью уменьшить перегруженность наземных дорог. В дальнейшем проект может охватить грузовые и пассажирские автомобильные перевозки. В Польше уже начато строительство скоростной автодороги в Центральную Европу. [www.economy.gov.ru](http://www.economy.gov.ru), 12.5.2005г.

— Финляндия и Польша договорились в Варшаве на встрече минтранспорта и связи об ускорении строительства Балтийской магистрали. Речь идет о проекте ЕС, согласно которому перевозки будут сосредотачиваться на морских судах с целью уменьшения перегруженности наземных дорог. Балтика является одной из четырех морских магистралей на территории ЕС.

Финляндия и Польша, по словам министра транспорта и связи Финляндии Леены Лухтанен, договорились об укреплении сотрудничества между Хельсинки и польскими портами Гданьском и Гдыней. По ее словам, для деловой жизни Финляндии очень важно, чтобы перевозки товаров через польские порты проходили ритмично. Конкуренция ужесточается и 80% перевозок финского экспорта происходит морским путем, — сказала министр.

В дальнейшем проект Балтийской магистрали может охватить, кроме грузовых перевозок, еще и автомобильные пассажирские перевозки между Финляндией и Польшей. В Польше начато строительство проходящей через всю страну автомагистрали в Центральную Европу. «Хельсингин Саномат», 10.5.2005г.

— Строительство нового пограничного перехода в районе Нуйямаа продолжается приемлемыми темпами. Дорожно-транспортные проблемы будут решены еще в течение т.г. Работы по строительству зданий будут завершены в фев. будущего года. На российской стороне работы смогут начаться только после того, как Агентство ТАСИС и Дорожное управление России подпишут в ближайшее время соответствующее соглашение, после чего будет объявлен международный тендер на строительство участка дороги длиной 1,5 км. ЕС выделил 2 млн.евро на строительство участка дороги на российской стороне, остальное финанси-

рование возьмет на себя Россия. Новый пограничный переход будет открыт для движения летом 2006г. «Этэля-Саймаа», 7.5.2005г.

— Подписан меморандум о взаимопонимании по развитию сотрудничества между Федеральным дорожным агентством и Дорожной администрацией Финляндии. Об этом сообщили в пресс-службе минтранса. Документ определяет конкретную область сотрудничества, это прежде всего проектирование, строительство и содержание автомобильных дорог, системы управления, осуществление совместных дорожных объектов, безопасность движения, обмен информацией в области законодательства, регулирующей деятельность дорожной отрасли, разработка структур и механизмов финансирования строительства платных автомобильных дорог, разработка программ развития дорожной сети.

Сотрудничество между Федеральным дорожным агентством и Дорожной администрацией Финляндии будет осуществляться как на федеральном, так и на региональном уровнях. В рамках региональных связей предполагается сотрудничество между УПРДОРами Карелии, Ленинградской, Архангельской, Мурманской областей с граничащими дорожными округами Финляндии. Россия и Финляндия достигли договоренности о строительстве нового международного пункта пропуска «Нуйямаа», а также дорожной инфраструктуры, которая свяжет его с российским пунктом пропуска «Брусничное». Для координации этой важной работы создана совместная рабочая группа.

Реализация подписанного меморандума будет способствовать увеличению объемов автомобильных перевозок между Россией и Финляндией, учитывая, что только за 2004г. объем торговли между нашими странами вырос на 32%. С каждым годом поток транзитных грузов через Финляндию заметно возрастает. В денежном выражении примерно одна треть всего импорта в Россию поступают через Финляндию, что составляет 20 млн. евро, и будет ежегодно возрастать примерно на 8%. ИА «Росбалт», 17.4.2005г.

— По заявлению министра транспорта и связи Финляндии Л.Лухтанен, вопросы транспортной логистики будут одним из приоритетов во время председательства Финляндии в ЕС во второй половине 2006г. Роль России в этом аспекте транспортной политики ЕС очень велика. Важнейшим транспортным коридором, роль которого будет возрастать, является Транссибирская железнодорожная магистраль. Л.Лухтанен надеется, что уже осенью 2005г. России и ЕС начнут переговоры о партнерстве в сфере транспортной логистики, включая вопросы реконструкции и обустройства Транссиба и морских портов, которые он соединяет. [www.economy.gov.ru](http://www.economy.gov.ru), 14.4.2005г.

— Российским автоперевозчикам будут выделены дополнительные разрешения на Северо-Западном направлении. Как сообщили сегодня в пресс-службе министерства транспорта РФ, такое решение принято по итогам заседания рабочей группы по транспорту межправительственной российско-финляндской комиссии по экономическому сотрудничеству. Участники переговорного процесса договорились о предоставлении 10 тыс. дополнительных разрешений. Вопрос о предоставлении еще 10 тыс. разрешений будет рассмотрен финской стороной до 5 дек. 2004г.

Стороны также обменялись информацией о складывающейся ситуации в области автомобильных перевозок между Россией и Финляндией и статистическими данными о работе российских и финляндских перевозчиков в 2004г., констатируя значительный рост объемов перевозок грузов (на 20%) и пассажиров (на 17%) автомобильным транспортом между Россией и Финляндией. В связи с этим на 2005г. предварительно запланировано увеличение количества разрешений на автомобильные перевозки до 235 тыс., подчеркнули в Минтрансе. Окончательное решение будет принято в мае по результатам работы в I пол. 2005г.

Согласно договоренностям между Россией и Финляндией, обе стороны в равных объемах выдают своим автоперевозчикам-участникам ВЭД специальные разрешения — пропуски на въезд/выезд. Однако из-за роста объемов ежегодно в конце г. российские перевозчики сталкиваются с тем, что у них заканчиваются разрешения раньше времени. ИА Regnum, 25.11.2004г.

— Компания «Евросиб СПб — Транспортные Системы» (Санкт-Петербург) открыла представительство в финском порту Котка. Как сообщили в пресс-службе компании, в дальнейшем будут открыты представительства в Гамбурге (Германия) и Пекине (Китай). Офисы расширят существующую сеть зарубежных представительств «Евросиба» в Казахстане, Узбекистане, Украине, Белоруссии, Эстонии и Венгрии. Расширение сети позволит компании привлекать дополнительные объемы груза на транзитных рынках между Юго-Восточной Азией, Европой и СНГ.

За 10 лет своей деятельности на территории Финляндии «Евросиб» создал в этой стране клиентскую базу, включающую такие компании, как John Nurminen, Steveco, Stora Enso, UPM Kymmene и VR Cargo. В 2003г. «Евросиб» перевез 15% объемов всего российского экспорта в Финляндию и 30% объемов всего финского импорта в Россию на железной дороге. В области транспортировки продукции ЛПК, за первое полугодие 2004г. компания обеспечила перевозку 24% российского леса, импортируемого в Финляндию, и 40% экспорта бумаги из Финляндии в Россию. Всего в 2003г. в экспортном и импортном выражении «Евросиб» перевез 2,1 млн.т. продукции ЛПК, а в 2004г. планирует увеличить этот объем на 14% до 2,4 млн.т.

Группа компаний «Евросиб» была основана в 1992г. и объединяет предприятия в области ж/д перевозок, автомобильного дилерства, строительства и управления недвижимостью. Общий оборот группы в 2003г. составил 360 млн.долл. ИА Regnum, 7.10.2004г.

— Через 8 суток поезд будет на станции Буловская у границы с Финляндией. Поезд организован по новой технологии Забайкальской железной дорогой в рамках совместного проекта с компанией «Востоктранскомпани». Цель проекта — привлечение на Транссиб контейнерных грузов, которые сегодня перевозятся из азиатских портов в Европу морским путем. Главное преимущество транзитных контейнерных поездов в том, что срок доставки грузов от китайского порта Тяньцзинь до Финляндии в среднем составляет всего 16 суток (на 12 меньше, чем морем). При этом стоимость перевозок практически такая же. Как сообщили в пресс-службе Забайкальской железной дороги, проектом

уже заинтересовались фирмы Южной Кореи и Японии. Основной груз, который сегодня идет из Забайкальска в Финляндию, — бытовая техника южнокорейских предприятий. ИА Regnum, 11.6.2004г.

— Финляндия готова оказать содействие в завершении строительства новой железной дороги, соединяющей морские порты Суоми с северными регионами России. Как сообщили в пресс-службе правительства Карелии, эта проблема обсуждалась в Костомукше на международном семинаре по вопросам активизации грузопотока между Республикой Карелия и Финляндией. Во встрече приняли участие более 60 руководителей промышленных предприятий, расположенных по обе стороны границы, в т.ч. морских портов Финляндии. Они высказали предложения по завершению строительства железной дороги «Ледмозеро — Кочкома» на севере Карелии. Для пуска в эксплуатацию этой магистрали требуется выделение дополнительных инвестиций в 730 млн. руб. Это позволит открыть постоянное движение шести пар поездов в сутки на тепловозной тяге, которые смогут перевозить по трассе 5 млн.т. грузов в год.

На встрече была достигнута договоренность, что директора финских портов окажут содействие в привлечении инвестиций за счет средств Европейского Союза. Руководство Октябрьской железной дороги совместно с правительством Карелии намерено поставить вопрос о достройке трассы перед руководством ОАО «Российские железные дороги» и министерством транспорта и связи России. Одним из инвесторов может выступить ОАО «Карельский окатыш», заинтересованный в увеличении сбыта продукции в европейские страны.

Строительство железной дороги «Ледмозеро-Кочкома» протяженностью 120 км. было начато в 1990г. В 2001г. на дороге было открыто рабочее движение поездов. Стоимость проекта, включая работы по электрификации, составляет 8 млрд. руб. в строительство вложено 2,6 млрд. руб. ИА «Росбалт», 10.3.2004г.

— Финляндия и Мурманская обл. объявили о реализации двухгодичного проекта по развитию совместной пассажирской сети. Как сообщили в областном управлении по информационной политике, Управление транспорта губернского правления Лапландия и Отдел транспорта и коммуникаций департамента экономики Мурманской обл. подписали соответствующее соглашение. Основными направлениями должно стать сотрудничество ведомств, развитие пассажирского движения между Мурманской обл. и Финляндией, повышение безопасности движения на этих трассах. В это понятие входит и развитие инфраструктуры, в т.ч. и расширение зоны доступности мобильной телефонной сети. Годовой бюджет проекта должен составить 20 тыс. евро. Эти деньги поступят через министерство иностранных дел Финляндии. ИА «Росбалт», 27.2.2004г.

— Финляндия решила не запрещать въезд в страну российским грузовикам. Минтранспорта Финляндии совместно с таможенным управлением обсуждало возможность наложения запрета на въезд российских грузовиков в ответ на то, что российская таможня не пропускала финские грузовики на пограничных пунктах в Кайнуу и Лапландии. Было принято решение не препятствовать въезду российских грузовиков в Финляндию

и попытаться разрешить возникшие противоречия другими средствами.

Таможенные власти России сообщили, что выданные в прошлом году финским грузовикам разрешения на пересечение границы недействительны. В соответствии же с установившейся практикой, прошлогодние разрешения должны действовать до конца янв. Один из руководителей министерства транспорта Финляндии Харри Кавен назвал такие действия российской стороны «непонятными и нарушающими установленные правила». Большая часть финских перевозчиков не получила новых проездных разрешений на пересечение российской границы. ИА «Росбалт», 8.1.2004г.

## Эстония

— Растет грузооборот портов Прибалтики. Все возрастающие объемы перегружаемого угля обеспечили в 2005г. латвийским портам лучшие показатели по объемам обрабатываемых грузов среди Прибалтийских стран. Общий грузооборот портов Латвии, Литвы и Эстонии в пред.г. составил 134,7 млн.т., на 3,4 млн.т. больше, чем в 2004г. Больше всего грузов перевалили в латвийских гаванях — 44,6%, 34,7% — в Эстонии и 20,7% — в портах Литвы.

Среди портов стран Прибалтики больше всего грузов в 2005г. перегрузил Таллинский порт — 39,5 млн.т., что на 5,6% больше, чем в 2004г. Прирост обеспечили насыпные и наливные грузы. На втором месте находится Вентспилский порт — 29,9 млн.т. В Вентспилсе объемы перевалки выросли по всем важнейшим видам грузов, за исключением сырой нефти. Объемы транспортировки нефтепродуктов увеличились на 15% и составили 16,8 млн.т. На 15% возросла перевалка минеральных удобрений, на 18% — каменного угля. Транспортировка сырой нефти сократилась на 11% до 1,9 млн.т. Третья позиция у Рижского порта — 24,4 млн.т., в пред.г. в Риге увеличился грузооборот насыпных грузов — на 13,8% и дизельного топлива — на 6,5%, уменьшилась перевалка генеральных грузов — на 5,2% и нефтепродуктов — на 23,9%. Быстрее всех наращивал темпы Клайпедский порт — количество переваленных грузов в пред.г. увеличилось на 7,5% и достигло 21,8 млн.т. Рост обеспечили навалочные грузы, их объем вырос на 19,3%, и генеральные грузы, рост составил 9,6%.

Порты Прибалтийских стран продолжают постепенно наращивать грузооборот, но Латвия делает это стремительнее своих соседей. Главным источником роста объемов тут остаётся российский уголь. В пред.г. через Латвию прошло транзитом 15,3 млн.т. угля, что составило практически четверть всего грузооборота российских портов. Представители латвийской транзитной отрасли уже неоднократно сетовали на преобладание перевалки угля в местных портах. Поскольку данный вид грузов — один из самых дешёвых, соответственно и его перевалка приносит минимальную прибыль. Однако и здесь растёт конкуренция: и в России, и в странах Прибалтики всё активнее строятся угольные терминалы. В Вентспилсе планируется построить крытый угольный терминал, который должен заработать в 2007г. Для его строительства вентспилская компания Baltic Coal Terminal получила кредит в 25,7 млн. евро, общий объем частных инвестиций составит 40 млн. евро. Мощность первой очереди терминала — до 5 млн.т. угля в год, которую, по словам представите-

лей компании, можно увеличить и до 10 млн.т. в год. В Таллинском порту уже начал работать новейший угольный терминал — Muuga Coal Terminal. Терминал представляет собой три причала длиной 770 м.; в год через него будут переваливать до 5 млн.т. угля. Оператором угольного терминала является компания Muuga Coal Terminal Operator, которая принадлежит российскому концерну «Кузбассразрезуголь».

Что касается нефтяного трубопровода, который когда-то приносил Латвии до 14,5 млн.т. годового грузооборота, то в возобновление его работы уже верится с трудом. Однако пока ещё успешно действует трубопровод, по которому переваливается дизельное топливо — 5,5 млн.т. ежегодно. Также в Латвии пытаются привлекать грузы более выгодные с точки зрения цен на перевалку — нефтепродукты или контейнеры. Так, в пред.г. в порту Вентспилс стартовал латвийско-казахский проект — терминал по перевалке зерна Ventspils Grain Terminal. Мощность этого терминала составляет 2,5 млн.т. в год, но пока что здесь ориентируются на меньшие объёмы — до 600 тыс.т. «Деловые ведомости», 5.5.2006г.

— Руководитель и основатель немецкой фирмы TransCare Ральф Джанк, планирующий вместе с российскими «Промышленными инвесторами» покупку контрольного пакета акций «Эстонской железной дороги», заявил, что есть план включения «Эстонской железной дороги» в логистику портов и дорог, ведущих до Тихого океана. В интервью эстонской газете Eesti Pevaleht Джанк подтвердил, что подписан договор с «Проминвесторами», в соответствии с которым TransCare получит долю в создаваемой совместной фирме. Хотя основная деятельность TransCare — бизнес-консультирование, более половины оборота дают осуществляемые клиентами проекты, в которых фирма также имеет свою долю. «Уверен, что TransCare и «Проминвесторы» представляют собой уникальную комбинацию европейского опыта в сфере железнодорожного транспорта и российского опыта рынка», — сказал Джанк, у которого тесные связи с Россией, и по мнению которого его фирма с «Проминвесторами» гарантируют процветание «Эстонской железной дороге» благодаря контейнерным перевозкам. Джанк очень серьезно оценивает планы «Проминвесторов» и их опыт в организации грузоперевозок, а также развитую ими сеть логистики.

Отвечая на вопрос, как намерение эстонского государства аннулировать приватизационный договор с владеющей сейчас контрольным пакетом акций фирмой Baltic Rail Services (BRS) может сказаться на столь масштабных планах, Джанк сказал, что конфликт BRS и правительства, действительно, зашел далеко, но следует уважать право на частную собственность. Он верит, что найдется выход из этой сложной ситуации, но, к сожалению, все это тормозит развитие «Эстонской железной дороги». «Мы согласны с тем, что инфраструктура железной дороги может быть в руках государства, однако если государство вернет железную дорогу себе в ее нынешнем состоянии, потребуется 2-3г., пока предприятие разделится на две части — инфраструктуру и грузоперевозки», — сказал он, заметив, что было бы логично, если бы «Эстонская железная дорога» была разделена между двумя частными фирмами, ее нынешняя зависимость от

нефтетранзита, по мнению Джанка, бесперспективна. «Если Россия построит на Балтике новые нефтетерминалы, нефтетранзит может исчезнуть, как уже случилось в Латвии после открытия нефтепорта в Приморске», — сказал Джанк.

Говоря о германской государственной железной дороге Deutsche Bahn, которая также считается потенциальным покупателем контрольного пакета акций «Эстонской железной дороги», Джанк сказал, что не считает эту фирму конкурентом, так как немецкие налогоплательщики не поймут, если Deutsche Bahn потратит их деньги на покупку эстонской железнодорожной фирмы. Ральф Джанк создал фирму TransCare для консультирования в сфере железнодорожного транспорта в 1993г., фирма занимается также логистикой и складским бизнесом. У TransCare в Москве есть дочернее предприятие, одним из акционеров которого является вице-президент «Проминвесторов» Владимир Ашурков.

Группа компаний «Промышленные инвесторы» создана в 1999г. В ее состав входит фонд прямых инвестиций и 20 промышленных предприятий с суммарным объемом продаж 800 млн.долл. в год. В группу входят Дальневосточное морское пароходство (занимает третье место среди ведущих судоходных компаний России и входит в тройку крупнейших частных операторов на рынке интермодальных перевозок), Агроماشхолдинг (предприятия выпускают 45% российских зерноуборочных комбайнов, половину гусеничных тракторов и 70% дизельных двигателей для сельхозтехники), ЗАО «Группа компаний «Русский алкоголь». Некоторое время заместителем генерального директора дальневосточного морского пароходства работал сын нынешнего премьер-министра России. В 2004г. совместно Дальневосточное морское пароходство совместно с ОАО «Российские железные дороги» создали ЗАО «Русская тройка», основной деятельностью которой стали перевозки грузов морским и железнодорожным транспортом. Президент группы компаний «Промышленные инвесторы» Сергей Генералов с 1993 по 1997г. работал на топ-менеджерских должностях в компании «Юкос». С апр. 1998 по май 1999г. был министром топлива и энергетики РФ, затем до 2003г. — депутатом Государственной думы РФ. Является сопредседателем организации «Деловая Россия». ИА Regnum, 2.5.2006г.

— Эстонские водители и автофирмы негативно оценивают планируемое министерством транспорта России введение с 1 янв. 2007г. платного проезда по российским дорогам для грузовых автомобилей массой свыше 6 т. Об этом сегодня, 31 марта, сообщили в профсоюзе работников транспорта Эстонии (ЕТТА). Нововведение непосредственно коснется свыше тыс. водителей Эстонии, обслуживающих эстона-российскую грузовую автолинию, и около десятка тыс. работников, занятых в сфере автотранзита, логистики, складирования, автообслуживания, ремонта и так далее.

«Безусловно, это серьезный удар по многочисленным фирмам Эстонии, ориентированным на грузовой бизнес с Россией, — заявил член правления ЕТТА Олег Чубаров. — Они будут вынуждены больше тратить и искать возможности для компенсации расходов. В конечном счете, все это приведет к удорожанию стоимости перевозимой продукции для потребителей».

Он признал, что оба варианта взимания платы — временной и по км. — «не сахар, и тот, и другой имеют свои плюсы и минусы». Тем не менее, Чубаров предсказывает, что, если нововведение будет Россией реализовано, большинство автофирм Эстонии предпочтет временной вариант платы, т.к. у эстонских транспортных фирм хорошо развита логистическая структура и имеется опыт работы в приграничных регионах. Он также признал, что интересной для эстонских транспортников может оказаться идея покупки специальных абонементов продолжительностью на неделю или месяц.

Напомним, министерство транспорта России выступило с предложением сделать с 2007г. платным проезд для грузовых автомобилей массой свыше 6 т. Сборы за проезд грузовиков позволят компенсировать ущерб, который эти автомобили наносят дорожному покрытию и окружающей среде, считают в Минтрансе. Окончательное решение по данному вопросу будет принято во второй половине 2006г. ИА Regnum, 31.3.2006г.

— Решено активизировать работу по вопросам финансирования и выбора маршрута проекта Rail-Baltica, соединяющего железнодорожную систему прибалтийских стран и Финляндии с Центральной Европой. Об этом сообщили сегодня, 28 марта, в министерстве экономики и коммуникации Эстонии по итогам визита министра экономики и коммуникаций Эстонии Эдгара Сависаара в Брюссель.

27 марта Сависаар подписал в Брюсселе совместную декларацию с министрами транспорта Финляндии, Польши, Латвии и Литвы об активизации деятельности исследовательской группы проекта RailBaltica. Предстоит также решить вопросы защиты окружающей среды в районе реализации проекта и вопрос о ширине железнодорожной колеи.

Напомним, проект RailBaltica входит в список приоритетных транспортных проектов Европейского Союза, который обещает обеспечить значительную долю финансирования. По предварительному проекту, строительство железнодорожной колеи «европейской ширины» Варшава — Каунас начнется в 2010г. Затем новая колея будет проложена по маршруту Каунас — Рига — Таллин — Хельсинки (на пароме). ИА Regnum, 28.3.2006г.

— Китайцы присматриваются к эстонским портам. Китайцы ищут место для транзита своих товаров в одной из трех стран Прибалтики. В конце пред.г. десант китайских чиновников высадился в Эстонии с целью сбора информации о возможностях эстонских, латвийских и литовских портов обрабатывать контейнерные грузы, генеральные грузы и уголь. В Эстонии они пробыли два дня и интересовались портовыми мощностями, перспективами развития портов, железной дорогой, законодательством, рабочей силой, системой налогообложения.

Вице-канцлер минэкономики Эстонии Андрес Тинт объяснил интерес китайцев тем, что Китай заинтересован в развитии своих восточных провинций, но чтобы капитал пошел на восток, им необходимо наладить сухопутный коридор через Россию в Европу. По словам Тинта, китайцы тщательно изучили возможности не только Таллинского порта, но и получили полную информацию о двух частных портах — Силламяэском и Палдиском. Тинт сказал, что китайцы ищут место, где можно организовать крупный логистический центр для товаров из Китая.



Непосредственные участники транзита большого оптимизма по поводу визита китайской делегации не выражают. По словам члена правления CF & S Agentide AS Антса Ратаса, в делегации были не те люди, которые принимают решения. «О транзите китайских грузов, которые пойдут по железной дороге через Россию и Эстонию в Европу, давно и много говорят, но пока ни одного контейнера с востока на запад не прошло», — скептически говорит Ратас. ИА Regnum, 10.2.2006г.

— Компания Nordicon начинает работу с портами Индии. Международная компания Nordicon, специализирующаяся на морских контейнерных перевозках, заключила договор с индийской компанией WSA Group. Теперь Nordicon получила возможность выполнять регулярные контейнерные перевозки из восьми крупнейших портов Индии. Все возрастающие объемы экспорта дают основание обратить большее внимание на этот регион. «Экспортные потоки индийских товаров, перевозимых в контейнерах, в несколько раз меньше, чем объем экспорта китайских товаров, но темпы роста экономики Индии высоки. Растущие объемы перевозимых грузов позволяют как производителям, так и перевозчикам сократить расходы, и в связи с этим доставка грузов с неполной контейнерной загрузкой становится дешевле и выходит на один ценовой уровень с доставкой грузов из Китая», — комментирует Антон Овсянкин, руководитель продаж фирмы Chr. Jensen Eesti AS, представляющей Nordicon в Эстонии. ИА Regnum, 10.2.2006г.

— Автомобильные пробки на российско-эстонской границе в Нарве в очереди для проезда в Ивангород (Ленинградская обл.) ликвидированы. Время задержки грузовых фур составляет двух-трех часов. Как сообщили в пресс-службе, автомобильные пробки в данном районе появляются постоянно, в конце каждой недели. «Когда следующие паромы придут в эстонские порты, пробки на мосту возобновятся», — заявили в пресс-службе, отметив, что одной из причин массовых заторов, помимо ежегодного роста товарооборота через таможи Северо-Запада, можно назвать возрастающую активность грузоперевозчиков из Польши. ИА Regnum, 6.2.2006г.

— После паузы, вызванной продолжительным периодом праздничных дней в России на старте нового года, возобновилось интенсивное движение транзитного транспорта через эстонско-российскую границу в районе Нарвы и Ивангорода. За сутки 10 янв. в сторону восточного соседа из ЭР прошло 117 грузовиков. Всего за минувший год в направлении северо-запада РФ через Нарву проследовало 46,2 тыс. машин с различными грузами, в то время как в 2004г. в эту сторону проследовало 30,9 тыс. ед. транспорта. За 5 лет грузопотоков на этом участке границы возрос в 4 раза — растут объемы внешнеэкономического сотрудничества Евросоюза и России.

В связи с введенным в прошлом месяце Департаментом шоссейных дорог ЭР ограничений на мосту Дружбы — в каждую сторону одновременно может двигаться лишь по одному грузовому автомобилю массой не 41 т. — машины теперь следуют не колоннами, а поодиночке. Это ограничение введено в целях безопасности по рекомендациям литовских специалистов, минувшей осенью обследовавших техническое состояние моста Друж-

бы, построенного в 60гг. Мост находится на балансе Эстонии и нуждается в реконструкции. Упомянутый департамент намерен составить в 2006г. проект реконструкции переправы и осуществить необходимые работы в 2007г. Агентство также сообщило со ссылкой на пресс-службу Департамента погранохраны ЭР, что эстонская сторона надеется на адекватную ответную реакцию российской стороны по соблюдению требований, связанных с ограничением доступа грузовиков.

Возрастающий объем перевозок и введенное в целях безопасности новшество оборачиваются скоплением транспорта на границе и очередями. По словам директора нарвского предприятия «Транссервис-Н» Владимира Мижужа, ситуация на погранпереходе обсуждалась в конце дек. на встрече эстонских таможенников и пограничников с российскими коллегами, участвовали в нарвской встрече также представители Эстонской ассоциации международных автоперевозчиков (ERAA). Российскую делегацию возглавлял руководитель Северо-Западного таможенного управления Павел Корчажкин. Стороны пришли к выводу, что решением проблемы может быть строительство нового автомобильного моста через пограничную реку Нарву. Вероятное место сооружения объекта — в 6 км. севернее Нарвы.

В Россию не пускают грузовики с цифровыми тахографами. Россия не пропустит грузовые автомобили, технически оснащенные согласно последним требованиям Европейского союза. С 1 янв. 2006г. вступило в силу положение Евросоюза о прекращении производства и регистрации грузовых автомобилей и микроавтобусов с дисковыми тахографами. Многие фирмы уже приступили к оснащению своего транспорта цифровыми тахографами. Фирма Leviveod, ставшая первым и пока единственным обладателем дигитальной карты предприятия, необходимой для работы нового вида тахографов, направила свой новенький микроавтобус Iveco с грузом на Украину. Но дальше российской границы проехать не удалось — стражи из управления Госавтонадзора по Псковской обл. груз «завернули», сославшись на отсутствие в автомобиле контрольного устройства, а значит, нарушение федерального закона о госконтроле за осуществлением международных автомобильных перевозок. Указали они и на европейское соглашение, подписанное Россией и Европейским союзом, в тексте которого нет такого понятия, как «цифровое контрольное устройство». Оно и понятно, текст соглашения был принят еще в 1970г.

Руководитель управления Госавтонадзора по Псковской обл. Александр Алексеев заявил «Деловым ведомостям», что сотрудник их управления поступил абсолютно верно и в Россию автомобили, оснащенные цифровыми тахографами, не будут пропускаться до тех пор, пока не будет подписано новое соглашение между ЕС и Россией. По словам специалиста министерства экономики и коммуникаций Эстонии Яна Идеона, сложившаяся ситуация юридически очень сложная, и новый договор между Россией и Европейским союзом будет подписан не раньше мая. Идеон также сообщил «Деловым ведомостям», что министерство оповестило о сложившейся обстановке Брюссель и председательствующую сейчас в Европейском союзе Великобританию, которые были весьма удивлены тем, что Эстонию волнует вопрос под-

писания договора между ЕС и Россией. Удивило их и то, что грузовые автомобили эстонских фирм ездят так далеко. ИА Regnum, 14.1.2006г.

– Участники Балтийской ассамблеи (БА) поддержали скорейшее проведение исследования относительно реализации проекта Rail Baltica по прокладке скоростной железнодорожной магистрали от Таллина до Берлина. На встрече БА отметила, что приветствует решение Европейской Комиссии о выделении средств на проведение исследования.

Rail Baltica – проект, в рамках которого предполагается соединить страны Балтии, Варшаву и Берлин скоростной узкоколейной железнодорожной магистралью. Осуществление проекта входит в число 30 главных транспортных приоритетов ЕС. Отметим, что сейчас от Таллина до Берлина можно добраться лишь рейсовым автобусом или самолетом. ИА «Росбалт», 28.11.2005г.

– Губернатор Ленинградской обл. Валерий Сердюков считает, что открытие нового порта в Силламяэ (Эстония) никак не отразится на работе и развитии портов области. Губернатор заявил, что региональные власти «не ожидают» сокращения объемов перевозки грузов через российские порты, а также не ожидают, что часть компаний может «уйти» из портов области в Силламяэ. Сердюков отметил, что в 2006г. будут увеличены объемы грузооборота портов Приморск и Усть-Луга.

Напомним, порт в Силламяэ будет открыт 14 окт. 2005г. Строительство порта в Силламяэ началось в сент. 2003г. На территории порта действует свободная экономическая зона. Акватория порта является незамерзающей. По официальным данным, инвестиции в строительство составили более 1 млрд. эстонских крон. Этот порт является самым близким к России из всех портов стран Евросоюза. В порту полностью построены нефтяной терминал и терминал сыпучих материалов, достраивается контейнерный терминал, весной 2006г. планируется открыть постоянный паром в порт Котка (Финляндия).

Строительство ведет AS Sillamae Sadam, входящий в концерн Sillamae Grupp, возглавляемый экспортером Эстонии Гийтом Вяхи. Инвесторами порта называют также финские фирмы Каакон Holding и Каакон Kuljetussuunnittelu, с которыми связаны российские предприниматели Андрей Катков и Евгений Малов. ИА Regnum, 5.10.2005г.

– Через неделю будет пущена первая очередь нового, расположенного на северо-востоке Эстонии Силламяэского порта. В будущем он должен составить конкуренцию портам Таллина, Хельсинки и Петербурга. Это будет самый восточный глубоководный порт ЕС. Глубина акватории порта составляет от 12 до 16 м., что позволит обслуживать самые крупные заходящие в Балтийское море суда.

Кроме грузовых судов порт Силламяэ будет принимать и пассажирские. Дочерняя фирма эстонской судовой компании Saaremaa Laevakompanii – SLK Ferries – планирует с мая следующего года открыть регулярную пассажирскую линию Силламяэ-Котка, первая пробная поездка по которой состоялась уже нынешним летом. Работы по строительству Силламяэского порта начались осенью 2003г. Коммерческий директор порта Антон Ганс сообщил, что первая очередь включает в себя 6 причалов, железнодорожную станцию с подъездными путями, благодаря которым порт сможет за-

няться перевалкой нефтепродуктов, жидкой химии и газа, минеральных удобрений, контейнеров, транспортных средств.

Порт будет постоянно расширяться: планируется построить новые причалы, терминалы, подъездные пути, совершенствовать инфраструктуру. По словам Ганса, известно, что принадлежащее российскому капиталу акционерное общество Tankchem намерено построить в Силламяэском порту терминал с годовой мощностью 1,2 млн. т. для обращения метанола, уксусной кислоты и других жидких химикалий. Фирма Sillgas уже строит нефтегазовый терминал. ИА «Росбалт», 5.10.2005г.

– На контрольно-пропускном пункте эстонско-российской границы в Нарве возникла многократная очередь из грузовых машин, направляющихся в Россию. Пограничная парковка полностью занята, вереница машин протянулась от самой границы до центра города, сотрудница пресс-службы Пограничного департамента Хелена Лоренц (Helena Loorents). По ее оценке, ликвидация очереди займет два дня. Она советует водителям грузовых машин во избежание потери времени воспользоваться пограничными пунктами на южном участке эстонско-российской границы в Койдула и Лухамаа, где автомобильной пробки нет.

Напомним, в последний раз «пробка» возникла на этом участке границы в июне 2005г. и была ликвидирована через три дня. По утверждениям эстонских пограничников, причиной задержки является медленная работа российского таможенно-пограничного контроля. В эстонской прессе высказывалось предположение, что российская сторона умышленно создает проблемы в Нарве, чтобы перенаправить основной поток коммерческих автогрузов через южные пограничные пункты, где администрация Псковской области открыла несколько платных автотрасс. ИА Regnum, 7.9.2005г.

– Находящийся в Китае министр экономики Эстонии Эдгар Сависаар встретился в вице-министром коммуникаций и железных дорог КНР. На встрече обсуждался вопрос строительства в Эстонии центра логистики китайских товаров. В Пекине также рассматривался вопрос о состоянии эстонских портов. Китайская сторона проявила заинтересованность в отношении развития Эстонской железной дороги и железнодорожного сообщения с Западной Европой. Эстонский министр подчеркнул, что Эстония может играть важную роль в транзите китайских товаров не только на рынки Западной Европы, но и на российский и скандинавский рынки. Министр Жанг Чун Сиан со своей стороны подтвердил, что Китай заинтересован в посреднической роли Эстонии.

Китайская сторона обещала прислать в Эстонию делегацию экспертов, которые оценят состояние портов и их возможности. Будет составлен план совместной работы министерства экономики и коммуникаций Эстонии и министерства транспорта Китая для обмена специалистами и идеями в обоих направлениях. «Деловые ведомости», 2.9.2005г.

– 1 сент. в Эстонии начала деятельность местная контора одного из крупнейших в мире предприятий логистики Exel. Фирма Exel Eesti OU создана для того, чтобы предоставлять в Эстонии услуги того же уровня и качества, что и во всем мире. До открытия конторы клиентов Exel обслуживала в Эстонии в качестве агента фирма Balti Logistik. Exel предоставляет в Эстонии различ-

ные транспортные услуги по воздушным, морским и сухопутным перевозкам. «Деловые ведомости», 2.9.2005г.

— Глава правительства Эстонии Андрус Ансип уверен, что взаимные интересы эстонских и российских предпринимателей ускорят принятие решения о строительстве нового моста между эстонской Нарвой и российским Ивангородом, и новая автомобильная переправа через реку Нарву будет возведена. Место вероятного строительства второго моста — в 7 км. севернее Нарвы. Через этот участок, в объезд Нарвы и Ивангорода, предполагается направить весь транзитный грузопоток, а пока грузовые машины нескончаемой вереницей идут через центр обоих сопредельных городов. Новый мост важен и для Евросоюза, наращивающего торговлю с Россией. Особенно много стали пользоваться в последнее время «нарвскими воротами» польские водители — им удобно перевозить грузы именно через этот участок границы. Поток растет. Ежедневно в восточном направлении через Нарву идет в среднем 130-140 грузовиков, на 40% больше по сравнению с уровнем прошлого года. Поток легкового транспорта увеличился на 10% и составляет в среднем 600 автомашин в день. С вводом в эксплуатацию Силламяэского морского порта грузопоток возрастет многократно, это также подталкивает к быстрейшему решению вопроса сооружения новой переправы, поскольку действующий мост Дружбы исчерпывает свои пропускные возможности.

Эстонская сторона направила в Москву свои предложения и ждет ответа. По данным узездного старейшины Аго Сильде, стоимость проекта с учетом нового моста и новой объездной дороги выльется в один млрд. крон. Он говорит, что российские бизнесмены тоже заинтересованы в этом проекте. Тем не менее ряд предпринимателей, пожелавших не указывать в публикации свои фамилии, весьма скептически оценивают ситуацию, ведь Россия отказалась утверждать эстонско-российский договор о государственной границе из-за внесения парламентом ЭР в текст документа преамбулы с упоминанием Тартуского мира. Добавил напряженности в межгосударственных отношениях и отказ «Нарвских электростанций» покупать топливо в объединении «Ленинградсланец».

Глава Ленобласти Валерий Сердюков считает, что до сих пор эстонские и российские портовики выступают на рынке транспортных услуг как конкуренты, а развитие портового комплекса в Усть-Лужской губе внесет дополнительную остроту в соперничество. Но грузов хватит на всех — мнение губернатора. Рядом со строящимся в Усть-Луге портом (проектная мощность 35 млн.т. грузов в год) российские частные инвесторы намечают построить еще один портовый комплекс под названием «Горки» с потенциальной емкостью 100 млн.т. грузов в год, в т.ч. 60 млн.т. нефти, нефтепродуктов и сжиженного газа. Это превышает мощности эстонских портов. Заказчиком проектно-изыскательских работ портового района «Горки» выступила компания ТНК-ВР, созданная в свое время при слиянии «Тюменской нефтяной компании» и других фирм. По мнению вице-губернатора Ленобласти Григория Дваса, несмотря на сооружение Усть-Лужского порта, «Горки» тоже будут востребованы, т.к. потенциал действующих на Балтике терминалов к 2010г. будет исчерпан. По прогнозам,

активная работа порта в Усть-Луге развернется через два года, а первый терминал в «Горках» вступит в строй в 2008г. У России свои интересы, значит, Эстонии не так-то просто будет убедить друзей-конкурентов в строительстве нового моста, открывающего для эстонских портов новые горизонты. «Молодежь Эстонии», 2.9.2005г.

— Благодаря одному проекту по перевозке одежды из Китая в Россию летом этого года Таллинский аэропорт догнал своего рижского коллегу. По сравнению с показателями прошлого года количество грузовых авиаперевозок через Таллинский аэропорт выросло более чем на 150%. И если ранее показатели Рижского аэропорта превышали достижения Таллинского как минимум в два раза, то уже третий месяц подряд эстонский аэропорт дышит южному соседу в затылок.

По данным департамента статистики Эстонии, в основном в ЭР «прилетают» электротовары, механическое оборудование и одежда из Японии, Китая и Гонконга. Опрос среди авиаперевозчиков привёл еженедельник «Деловые ведомости» в фирму Cargo Handling AS, которая уже шесть месяцев осуществляет перевозки товаров народного потребления из Китая в Москву и Санкт-Петербург. «Наша деятельность отражена в статистике Tallinna Lennujaam очень точно. С марта мы наладили наши грузопотоки — в аэропорту стало на 166% товаров больше, в июле в России началась неразбериха с законодательством — грузопотоки упали до прежнего уровня, — рассказал глава фирмы Янек Попелль. — Однако как только Россия упорядочит экспортно-импортные законы, мы вновь начнем работать посредниками между Москвой и Пекином».

Контакты в Китае были налажены российскими клиентами Cargo Handling. До Таллина одежду доставляют на самолётах, здесь перегружают её в трейлеры. «Теперь, когда мы показали, что можем справиться с серьёзными грузопотоками, наши надежды на дальнейшее сотрудничество с Россией возросли», — поделился Попелль. По предположению Янека Попелля, Прибалтийские страны привлекают русских бизнесменов системой приграничных квот, действующих в России: когда квоты с Китаем выбраны, используются квоты других приграничных стран. ИА Regnum, 2.9.2005г.

— Управляющий директор MGT Muuga Grain Terminal AS Анатолий Винковский заявил сегодня, что компания завершила модернизацию зернового портового терминала в г. Мууге (Эстония). По словам Винковского, это позволит терминалу выйти на следующие мощности по перегрузке транзитных объемов зерна: по импорту до 5,5 млн.т. в год; по экспорту — 2,5 млн.т. в год. Как сообщили в представительстве компании в Москве, у терминала существуют два глубоководных причала, которые позволяют обрабатывать судовые партии объемом до 120 тыс.т. зерна, а элеватор емкостью 300 000 т., позволяет осуществлять промежуточное хранение зерна различной номенклатуры и производить обработку судов вне зависимости от наличия железнодорожных вагонов.

По словам Винковского, в 2000г. по импорту через зерновой терминал MGT Muuga прошло немного более 700 тыс.т. зерна, в 2002г. чуть более 55 тыс.т. зерна. По экспортному транзиту за период 2000-2004гг. перегружено порядка 2 334 000 т. Основными стратегическими партнерами в работе

MGT Мууга были Казахстан и Россия, при этом на долю Казахстанского зерна пришлось порядка 72,2%. Однако сегодня есть все предпосылки для дальнейшего расширения сотрудничества по экспорту российского зерна, так, к примеру, по оценкам экспертов российский зерновой экспорт только в июле составил 1,5-1,8 млн.т. Поэтому мы готовы к сотрудничеству с российскими экспортерами зерна как на основе заключения многолетних контрактов, итак и на основе сдачи в долгосрочную аренду — добавил он.

Как отметил Винковский, сегодня компания подписала контракты на экспорт эстонского, литовского и латвийского зерна через MGT. В начале этого года между головной компанией Worldwide Cargo Establishment и Департаментом Регистра Сельского Хозяйства и Информации (PRIA) был установлен контакт, в результате которого между PRIA и AS MGT был заключен договор, по которому компания рассчитывает начать работу с зерновыми грузами в рамках Европейского Сообщества.

Винковский считает сегодняшнее положение терминала Мууга очень перспективным. В частности управляющий директор отмечает, что страны северной Европы — традиционные покупатели высококачественной пшеницы. Географическое положение Мууги, а также вступление Эстонии в ЕС делают терминал MGT интересным для накопления и перевалки зерна. Большая емкость терминала — единовременное хранение 300 тыс.т. зерна — позволит организовать центр дистрибуции российского и казахского зерна, куда зерно будет завозиться, накапливаться и храниться, и уже отсюда будет производиться торговля любыми удобными для покупателя партиями. ИА Regnum, 24.8.2005г.

— Среди портов Балтийских стран по объему грузооборота сейчас лидирует Таллинский порт, переваливший за 5 мес. т.г. 16,508 млн.т. грузов, что на 1,5% больше, чем за тот же период 2004г. Как сообщает Центральное статистическое управление Латвии, всего за первые 5 мес. 2005г. порты Балтийских стран получили и отправили 55,787 млн.т. грузов, что на 2,139 млн.т. или на 3,7% меньше, чем за тот же период 2004г. В общем объеме обслуженных портами стран Балтии грузов 45% обслужено в латвийских портах, 34,7% — в эстонских и 20,3% — в литовских портах. В следующем году в Эстонии откроется порт в городе Силламяэ, который может еще более увеличить долю обрабатываемых в стране грузов. ИА «Росбалт», 7.7.2005г.

— Какие будут автопоезда. Споры о том, быть или нет в 2006г. в Эстонии пилотному проекту, разрешающему использовать в международных перевозках автопоезда длиной 25,25 м, завершились. Минэкономики отказало, правда, с оговоркой, что вопрос окончательно не снят с повестки дня, пишут «Деловые ведомости».

Согласно директиве ЕС, в Эстонии, так же как и в других странах содружества, за исключением Финляндии и Швеции, длина автопоезда ограничена 18,75 м. Более года назад Эстонский союз логистиков выступил с инициативой разрешить вышеозначенный пилотный проект, основная цель которого — привлечь дополнительные транзитные российские грузы. Предполагалось, что разрешения на такие перевозки будут платными. Длинные автопоезда уже несколько лет курсируют между Финляндией и Россией, причем объем перевозок постоянно растет. На практике это означает, что

два финских автопоезда перевозят столько же, сколько три эстонских. Таким образом, количество грузовиков на эстонских дорогах можно было бы существенно сократить, что позволит снизить загрузку на дорогах. В этом случае сокращаются и расходы топлива, что опять же приведет к снижению как вредных выбросов в атмосферу, так и эксплуатационных расходов. Если же говорить о перевозках в Россию, из-за чего вообще-то весь сыр-бор, то растаможивание объемных автопоездов в России выгоднее с точки зрения тарифов. А значит, можно конкурировать с финскими перевозчиками за российский транзит. Преимущества налицо, казалось бы, почему не разрешить? — задает ся вопросом газета.

Одна из причин отказа — не предназначены эстонские дороги для проезда длинных автопоездов. Но ведь лесовозы-то ездят, а здесь речь идет о привлечении грузов ширпотреба, то есть скорее объемных, чем тяжелых. В конце концов, можно установить и предельный вес, считают «Деловые ведомости». Кстати, недавно Голландия дала добро на перевозки длинными автопоездами, чтобы на практике проверить их эффективность. В Эстонии же, похоже, транзит, до сих пор остается у государства нелюбимым ребенком, пишет газета. ИА Regnum, 3.6.2005г.

— Вступление в Евросоюз привело к сокращению сроков доставки грузов. Для клиентов логистической услуги одной из самых заметных позитивных перемен в связи со вступлением в ЕС стало сокращение срока доставки грузов. По словам руководителя отдела продаж фирмы Dirolex, занимающейся производством мебели из цельной древесины, Арго Ундла, после вступления в ЕС время поставки, например, из Эстонии в Германию сократилось с прежних 4-5 до 2-3 дней. «Документооборот также упростился, больше не нужно гарантийных писем, пограничных документов», — говорит Ундла.

Хотя в связи со вступлением в ЕС было упразднено таможенное оформление грузов, прибывающих в Эстонию из других стран сообщества, оформление документов для грузов, прибывающих из третьих стран или отправляемых туда, стало намного сложнее. «Если до 1 мая 2004г. таможенный пункт располагался в том же здании, что и фирма, то теперь для того чтобы открыть TIR-карнет, нужно ехать в таможенный пункт, расположенный от нас в 10 км», — говорит руководитель по продажам фирмы NBI Ekspeditsiooni AS Андрес Лехт.

По словам председателя правления фирмы Indoor Group AS Нико Романайнена, после присоединения к ЕС схема доставки товаров между странами Прибалтики и Северными странами стала более гибкой и подвижной. «Деловые ведомости», 28.5.2005г.

— Министр транспорта России Игорь Левитин и министр экономики и коммуникаций Эстонии Эдгар Сависаар на встрече во вторник обсудили вопросы ж/д перевозок и проект строительства нового автомаста между эстонской Нарвой и российским Ивангородом.

Как сообщила пресс-служба министерства экономики Эстонии, министры сошлись во мнении, что договор о ж/д перевозках, заключенный между Эстонией и Россией в I пол. 90г., устарел. Сависаар и Левитин считают, что нужно подготовить новый договор или пересмотреть и дополнить действующий.

Министры также пришли к выводу, что проект строительства нового нарвского моста нуждается в государственном финансировании и администрировании, как с эстонской, так и с российской стороны. Как отмечает пресс-служба, существует также перспектива получить финансовую поддержку из структурных фондов ЕС.

Действующий нарвский мост «Дружба» не справляется с растущим потоком пересекающих границу автомобилей. Стороны также обсудили вопросы реформирования железных дорог Эстонии и России и положение на рынке транзитных перевозок Эстонии. Министры договорились о проведении следующей встречи. РИА «Новости», 24.5.2005г.

— Как сообщило Эстонское радио, из-за масштабных дорожных работ, развернутых в Эстонии с наступлением весны, максимально допустимую скорость 110 км/час можно развить лишь на отрезках трасс общей протяженностью 73 км. Этот показатель в два раза меньше данных 2004г. На отдельных отрезках дорог протяженностью 52 км. максимально разрешенная скорость составляет 100 км/час. На двух основных магистралях страны Таллин-Нарва и Таллин-Тарту скорость ограничена из-за многочисленных ремонтно-строительных работ с большим количеством техники и работников.

Закон о дорожном движении Эстонии разрешает скорость до 120 км/час, но трассы, способной обеспечить безопасность езды на такой скорости, в стране до сих пор нет. ИА Regnum, 18.5.2005г.

— 17 мая 2005г. на станцию Москва-Товарная прибыл первый контейнерный поезд из Эстонии (Мууга), в составе которого перевозились контейнеры с продовольственными грузами. Маршрут организован в рамках совместного проекта ОАО «РЖД» и АО «Эстонская железная дорога» по увеличению объемов транзитных перевозок из стран Азиатско-Тихоокеанского региона (АТР) в страны Европы (ЕС) и обратно.

Как сообщили в пресс-службе ОАО «РЖД», в дальнейшем планируется продление маршрута по территории России до станции Находка-Восточная для перевозки строительных грузов и грузов лесной промышленности. Контейнерный поезд сформирован агентом филиала ОАО «РЖД» «ТрансКонтейнер» в странах Балтии — компанией «Petromaks Container Services AS» — на терминале Muuga СТ. Филиал ОАО «РЖД» «ТрансКонтейнер» на регулярной основе организует контейнерные поезда по 31 маршруту.

За янв.-апр. 2005г. по сети российских железных дорог проследовало 1355 контейнерных поездов, в составе которых было перевезено 121,2 тыс. контейнеров в двадцатифутовом эквиваленте (ДФЭ), что на 2,8% больше, чем за аналогичный период 2004г. Во внутреннем сообщении было организовано 239 поездов; в международном сообщении — 1116 поездов (в т.ч., экспорт — 449, импорт — 184, транзит — 483).

Преимущества технологии контейнерных поездов заключаются в движении по определенным расписаниям и маршрутам, упрощенных таможенных процедурах на транзитных направлениях и пониженных ставках за охрану грузов. ИА Regnum, 18.5.2005г.

— Руководитель Департамента шоссейных дорог Эстонии Риho Сырмус (Riho Sormus) заявил в интервью Эстонскому радио, что благодаря финансовой поддержке Евросоюза удастся прово-

дить масштабные ремонтные работы на основных автомагистралях страны: «Из 2 180 млн. крон общего бюджета работ на 2005г. на долю Евросоюза приходится 500 млн. крон», — заявил он. Евросоюз выделяет крупные средства для приведения в порядок стратегических дорог по направлениям Таллин-Нарва и Таллин-Тарту-Нарва. Благодаря финансовой помощи ЕС Департамент дорог Эстонии также может проводить на государственные средства ремонт побочных дорог и шоссе.

В 2005г. Евросоюз оплатит 75% расходов дорожных работ на отрезке трассы Таллин-Нарва протяженностью 47 км. (общая стоимость работ — 334 млн. крон) и 82% расходов по ремонту отрезка протяженностью 83,5 км. на трассе Валга-Тарту-Йыхви (общая стоимость работ в 2005-06гг. — 593 млн. крон). Напомним, общая протяженность магистральных дорог Эстонии составляет 1600 км. ИА Regnum, 17.5.2005г.

— Как сообщили в таллинской мэрии, правила платной парковки приводятся в соответствие с поправками к закону о дорожном движении: электро-мобили и автомобили с двигателем-гибридом можно парковать бесплатно, неверно оформленный или невидимый документ об оплате влечет назначение пени, полугодовое разрешение на парковку жителю платной зоны стоит 50 крон. Более четкими станут требования к оформлению документа и действиям официального лица, назначающего пеню.

«Документ, подтверждающий право на парковку, должен быть помещен на ветровом стекле или приборной доске таким образом, чтобы снаружи был ясно виден срок его действия. Если речь идет о мобильной парковке, на стекле должен быть ясно читаемый логотип оператора мобильной связи, — пояснил вице-мэр Тойво Промм (Toivo Promm). — Если эти требования не выполнены, контролер обязан назначить пеню». Полугодовая парковочная карточка для лиц, живущих в зоне платной парковки, будет стоить 50 крон — это возместит расходы на печать, ведь в Таллине выдается 2500 таких карточек, которые надо обновлять каждые полгода. ИА Regnum, 11.5.2005г.

— Очередная попытка Эстонской железной дороги запустить регулярный контейнерный поезд может увенчаться успехом. Президент ОАО РЖД (Российские железные дороги) Геннадий Фадеев и глава ЭЖД Кристофер Ааднесен выражают заинтересованность в увеличении объемов транзитных перевозок из стран Азиатско-Тихоокеанского региона (АТР) в Европу и обратно по железной дороге и будут решать все вопросы, связанные с организацией этих перевозок.

На 25 апр. запланирован запуск демонстрационного рейса контейнерного поезда по маршруту Мууга — Находка-Восточная. Речь идет о шведском лесе, который в контейнерах доставят в порт Мууга, где перегрузят на ж/д платформы и отправят дальше в Японию по Транссибу.

Демонстрационный поезд будет формироваться на контейнерном терминале Muuga СТ. Такой поезд обычно состоит из 50 специализированных платформ для перевозки контейнеров. Пробный рейс позволит привлечь внимание грузовладельцев к возможностям нового маршрута доставки грузов.

Со стороны Российской железной дороги организацией демонстрационного рейса занимается филиал РЖД «ТрансКонтейнер». По словам пресс-секретаря филиала ОАО РЖД Олега Смо-

лина, с российской стороны все подготовительные работы выполнены, согласован график движения поезда. Эстонская железная дорога свои планы не раскрывает. «Сделаем, тогда расскажем и покажем», — сказал Райво Варе. Желание запустить постоянный контейнерный поезд ЭЖД высказывает уже давно. В свое время было много разговоров о контейнерном поезде Мууга — Москва, но этот проект так и остался лишь на словах.

Перспективы у нового проекта более радужные. По словам председателя правления Мууга СТ Сергея Артемова, уже сейчас на железную дорогу каждую неделю из терминала отгружается до 40 платформ с контейнерами направлением на Россию и Среднюю Азию.

Но перспективы не совсем безоблачные. Набрать, по словам Варе, контейнеры на первый рейс — труда не составит, но как заставить курсировать поезд на постоянной основе, пока сказать сложно. Ведь для осуществления регулярных рейсов необходимо набрать контейнеры с грузами и в обратном направлении. «Деловые ведомости», 8.4.2005г.

— Как сообщил Анти Ронк (Anti Ronk), советник старейшины Северо-Восточного уезда Эстонии Аго Сильде (Ago Silde), показатели автотранспортных транзитных перевозок через Нарву за первые два месяца 2005г. выросли, продолжая тенденции пред.г.

Согласно предоставленным Ронком данным, за период с 1 янв. по 28 фев. 2005г. общий прирост автотранзита по сравнению с данными янв.-фев. 2004г. составил более 15%. Так, рост транзита посредством грузовых автомобилей составил 44% — с прежних 8 928 до нынешних 12 892 грузовиков. Рост числа легковых автомобилей составил 12% — с 36 442 до 40 849. Число автобусов, пересекающих эстони-российскую границу, выросло с 1524 до 1708 (рост на 12%). Увеличилось и число пересекающих границу людей — с 297 641 до 328 515 чел.

Устойчивый рост автотранзитных перевозок через границу служит аргументом для эстонской стороны в вопросе о строительстве новой транспортной пограничной развязки, включающей в себя и новый многополосный мост через р. Нарву с современными центрами пограничного и таможенного контроля. Эстонская сторона использует статистику для агитации в пользу строительства такого моста. Российская сторона не спешит с поддержкой проекта, полагая, что ресурсы в первую очередь необходимо направить на региональное развитие и строительство или ремонт внутренних дорог Ленинградской области. ИА Regnum, 4.4.2005г.

— За маршруты трансконтинентальных контейнерных перевозок сражаются не просто компании или даже государства, а целые «цивилизации» — Эстония может получить свою «долю» лишь де-факто примкнув к одной из них.

Как заявил «Деловым ведомостям» замгендиректора крупнейшего российского ж/д контейнерного оператора — компании «Транссибирский интермодальный сервис» — Павел Лагов, Эстония, в силу своего географического положения, для того чтобы участвовать в этом «великом контейнерном перемещении» может либо строить гигантские океанские контейнеровозы, либо попытаться интегрироваться по примеру Финляндии в евразийскую систему перевозок по Транссибу.

А пока финский протекционизм России, обеспечивающей пониженным спецтарифом маршрут порт Восточный — ж/д станция Vainikkala, и мар-

кетинг Финляндии делают свое дело. По данным, которые президент VR Cargo (Железные дороги Финляндии) Тапио Симос, за последние 5 лет, с 2000 по 2004г., оборот прошедших через Финляндию контейнеров на Транссибе вырос в 5 раз — с 25 до 125 тыс. TEU и составил в 2004г. 80% всего оборота Транссиба (155 тыс. TEU). По прогнозам Симоса, в 2005г. «финское» участие на Транссибе увеличится до 150 тыс. TEU.

Эстония же подобными цифрами похвастаться не может: в 2004г. количество контейнеров, прошедших через единственный в Эстонии специализированный контейнерный терминал Мууга СТ, составило лишь 112 тыс. TEU, из которых транзитных вообще не более половины, а отправленных на Транссиб — единицы.

Как считает гендиректор порта Мууга Сергей Артемов, шансы у Эстонии начать работать на Транссибе все-таки есть — уже в мае этого года планируется отправка первого контейнерного поезда по маршруту Мууга — порт Восточный: «Однако особого оптимизма у меня нет, т.к. для его появления Эстония, во-первых, должна по примеру Финляндии создать ориентированную на экспорт промышленность, а во-вторых, добиться унификации тарифов, что будет сделать крайне сложно». ИА Regnum, 1.4.2005г.

— Как сообщили в министерстве финансов Эстонии, Европейская Комиссия подтвердила готовность оплатить проведение ремонтно-восстановительных работ на шоссе Йыхви-Тарту-Валгу на 486,7 млн. крон. Эстония выделит на эти цели 106,8 млн. крон. Общая стоимость проекта составляет 593,6 млн. крон. Работы начнутся летом 2005г. и завершатся в конце 2007г. Будет построен объезд у деревни Рая, подъездные дороги к городам Тарту и Валка, отремонтированы мосты. Вдоль трассы будут установлены специальные светоотражающие столбики. Особое внимание будет уделено проведению одновременно с ремонтом дорог природосберегающих и природоохранных мероприятий. Трасса Йыхви — Тарту — Валгу расположена в восточной половине страны, берет начало у российской границы возле Нарвы и завершается у латвийской границы возле Валга. Общая протяженность трассы равна 220 км. Дорога входит в единую общеевропейскую транспортную сеть. ИА Regnum, 17.3.2005г.

— В ведомствах Брюсселя и Балтийских стран сейчас ведется активная подготовка к реализации грандиозного проекта по строительству новой скоростной железнодорожной линии из Эстонии через Латвию и Литву в Польшу. В случае реализации данного проекта на поезде из Таллина до Варшавы можно будет добраться всего за шесть часов. Проект Rail Baltica включен в список тридцати самых важных проектов по развитию инфраструктуры ЕС, и его реализация обойдется в 4,2 млрд. евро. Большую часть денег на строительство скоростной соответствующий евростандартам железнодорожной линии выделит ЕС.

По словам входящего в международную группу по разработке проекта Rail Baltica советника минэкономкоммуникаций Эстонии Анти Моппеля, уже этой осенью начнутся предварительные исследования, которые должны определить оптимальный учитывающий направления развития Балтийского региона путь следования новой железнодорожной линии. Предполагается, что поез-

да смогут развивать на новой линии скорость до 300 км/час. По мнению экспертов, в перспективе возможно будет продление скоростной линии до Санкт-Петербурга. Новая скоростная железнодорожная линия может быть сдана в эксплуатацию к 2011-15гг. ИА «Росбалт», 9.2.2005г.

— Пересечение автотранспортом эстонско-российской границы в Нарве станет с 2005г. бесплатным. Соответствующее решение приняло городское собрание Нарвы. Местные власти подчинились требованию канцлера права Эстонии Аллара Йыкса отменить поборы с автотранспорта за ожидание очереди пересечения границы на транзитной площадке. С 1 янв. 2005г. парковочная плата будет отменена. Сам порядок пересечения границы останется прежним. Отныне расходы за обслуживание транзитной площадки будет нести эстонское государство на основании административного договора между Нарвой и правительством страны. Введенные властями Нарвы поборы с машин, следующих в Россию через расположенный в центре города погранпункт, вызвали негативную реакцию как внутри Эстонии, так и в других странах ЕС. ИА «Росбалт», 13.12.2004г.

— Центр авторегистра Эстонии (ARK) с начала окт. начал выдавать водительские удостоверения единого европейского образца. Обмен старых прав на новые будет производиться постепенно. Новые эстонские водительские удостоверения величиной с кредитную карточку. На лицевой стороне прав помещены фотография владельца, его персональные данные и флаг ЕС, а на обороте указано, в отношении какой категории транспортных средств действуют права. Здесь же помещены закодированные цифровые данные о владельце прав. Первыми права еврообразца получают те, у кого в окт. истекает 10-летний срок действия прежних прав, а также лица, получающие водительские удостоверения впервые. Права старого образца будут действительны в Эстонии до срока, указанного на них. ИА «Росбалт», 1.10.2004г.

— Известный эксперт по транзитной тематике, консультант крупной нефтетранзитной фирмы Эстонии EOS, академик Михаил Бронштейн высоко оценил возможности национальной транзитной отрасли по увеличению своих мощностей. По его оценке, эстонская сторона может достаточно безболезненно нарастить объемы на 30-40%: «Есть ресурсы, капиталовложения, планы. В Силламяэ строится новый порт, Таллинский порт расширяется, можно задействовать бывший военный порт в Палдиски».

Но академик сомневается, удастся ли заполнить все наращиваемые мощности российской нефтью: «Нам известно, что недоовложение в разведку новых месторождений составляет в России серьезную величину — в 3 раза меньшую, чем требуется. Нарращивают свои обороты и российские порты». Бронштейн заявил, что в долгосрочной перспективе существуют реальные угрозы. «С эстонской стороны все готово и есть средства», — подчеркнул он. К плюсам эстонской транзитной отрасли он отнес низкие тарифы, удобную и дешевую логистику. ИА Regnum, 1.10.2004г.

— К выдаче регистрационных номеров автомобилей европейского образца приступила Эстония. Первыми получают еврономера владельцы новых автомобилей. Замена номеров будет производиться на добровольной основе, и прежде всего их по-

лучат автовладельцы, которые берут для своего автомобиля номера впервые. Как сообщили в Эстонском центре авторегистрации (ARK), новые номера отличаются от старых синей полосой слева, на которой изображен флаг ЕС и международное обозначение Эстонии EST. Кроме владельцев новых автомобилей, по мнению руководства ARK, эстонские автономера еврообразца захотят в числе первых получить владельцы эстонского автотранспорта, передвигающегося по территории других стран ЕС, например, автоперевозчики, которым с новыми номерами будет там работать удобнее.

Вслед за началом замены авторегистрационных номеров этой осенью ARK приступит к постепенной замене водительских удостоверений, которые после вступления Эстонии в ЕС также должны быть приведены к евростандарту. ИА «Росбалт», 7.7.2004г.

— Эстония первой из стран-кандидатов в ЕС получила право самостоятельно использовать зарубежную помощь в рамках ISPA на проекты в области транспорта. Как сообщили в министерстве экономики Эстонии, ISPA (фонд финансирования объемных проектов в странах, вступающих в ЕС) распространило на транспортные проекты Эстонии систему децентрализованного введения в действие, которая дает стране свободу в использовании средств ISPA для финансирования проектов. По словам руководителя отдела министерства Тыниса Лакса, новая система дает возможность заключать договоры о поставках необходимых материалов и оборудования министерству финансов Эстонии без контроля со стороны Еврокомиссии, что значительно ускорит начало работы над проектами.

Фонд структурной помощи Соглашения (ISPA) предоставляет финансовую помощь для реализации проектов в области экологии и развития трансъвропейской транспортной сети для стран-кандидатов на вступление в Евросоюз. Объем средств, выделяемых фондом, — 1 млрд. евро ежегодно в течение 2000-06гг. Уровень помощи достигает 75% стоимости конкретного проекта, однако для получения этих денег необходимо наличие государственного финансирования. Помощь странам-кандидатам Центральной и Восточной Европы оказывается в зависимости от площади страны, числа жителей и объема внутреннего валового продукта. Также учитываются потребности стран. Приоритетами являются это железные дороги, автомагистрали, порты и аэропорты. Эстония уже получила от ISPA 1 млрд. крон (более 60 млн. евро), которые пошли на реконструкцию и строительство дорог. ИА «Росбалт», 19.4.2004г.

— Таллиннский аэропорт планирует до 2007г. инвестировать в собственную реконструкцию 400 млн. крон (25 млн. евро) для увеличения пропускной способности аэропорта и приведения его в соответствие с требованиями шенгенских визовых правил. Как сообщил председатель правления Таллинского аэропорта Рейн Лойк, число проходящих через Таллинский аэропорт пассажиров достигло максимальных пределов пропускной способности аэропорта. «Вступление Эстонии в ЕС облегчит процедуру пересечения границы, и в ближайшие годы число посещающих Эстонию людей станет еще больше. Наш пассажирский терминал и аэродром должны быть к этому готовы», — отметил Лойк. По его словам, в обновлении нуждаются взлетно-посадочная полоса и рулежные дорожки, которые нужно удлинить.

В инфраструктуру намечено инвестировать 200 млн. крон (12,5 млн. евро). По данным Лойка, в здании пассажирского терминала необходимо расширить залы ожидания и торговые площади, а также пограничные пропускные пункты, приведя их в соответствие с требованиями шенгенских визовых правил. Сейчас в часы пик там выстраиваются длинные очереди. Общая площадь пассажирского терминала увеличится с нынешних 14 тыс. кв. м до 20 тыс. кв. м. Необходимость расширения аэропорта вызвана резко выросшим пассажиропотоком. За I кв. 2004г. через Таллинский аэропорт прошли 196 тыс. пассажиров, что на 31,2% больше, чем за тот же период 2003г. На инвестиции планируется пустить всю заработанную аэропортом прибыль, а также воспользоваться кредитом и помощью структурных фондов ЕС. РИА «Новости», 5.4.2004г.

— С 1 апр. на судоходный маршрут Таллин-СПБ-Хельсинки выходит круизный паром Fantaasia крупнейшей судоходной фирмы Эстонии Tallink. Судно длиной 136 м. и высотой 25 м., имеющее 10 палуб и 900 каютмест, будет выходить из таллинского порта в 20 часов и прибывать в Санкт-Петербург на следующее утро в 9 часов утра. Затем из Санкт-Петербурга «Fantaasia» будет отплывать в Хельсинки в 17 часов и пришвартовываться в столице Финляндии в 10 часов утра. Стоимость одного билета на весь круиз составляет от 630 крон, билета в одну сторону — начиная с 390 крон. Самые дорогие билеты достигают 5010 крон. Дети до 5 лет могут путешествовать с родителями без отдельного койкоместа бесплатно, детям от 6 лет до 11 лет билет обойдется в 395 крон.

Цена билета не включает стоимость визы и страховки. Как сообщила директор маркетингового отдела фирмы Tallink Тийна Мандер (Tiina Mander), появление Санкт-Петербурга в списке регулярных круизных маршрутов фирмы не случайно. Проанализировав характер и состав пассажиропотоков, сотрудники отдела сделали вывод о перспективности данного направления. Направлением Таллин-СПБ-Хельсинки в год воспользуется от 300 до 400 тыс. чел. К новому маршруту проявляют большой интерес многие туристические фирмы, уже начавшие бронировать билеты. Санкт-Петербург должен стать в ближайшие годы главным открытием для туристов из Эстонии и других стран региона, а потому уже сейчас нужно создать все условия для удовлетворения все возрастающего спроса!. К тому же ожидается, что пропорция российских пассажиров в этом потоке будет постоянно увеличиваться и составит треть от общего числа. Специально к этому событию подготовлена концертная программа, пассажиры могут воспользоваться инфоцентром для получения большей информации о России и Санкт-Петербурге. Мандер подчеркнула, что на маршруте сохранится система беспешинной торговли, ликвидированная на внутриевропейских рейсах. Тийна Мандер выразила надежду, что линия Таллин-СПБ-Хельсинки станет со временем одной из самых центральных в списке круизных маршрутов фирмы Tallink.

В фирме, отвечающей за техническое состояние судов фирмы Tallink сообщили, что хотя Fantaasia схоже по классу Ro-Ro vessels с печально известным паромом Estonia (паром Estonia затонул в Балтийском море, совершая рейсовый маршрут Таллин-Хельсинки), это совершенно разные суда, они «даже внешне не похожи». После той трагедии на всех

паромах фирмы были усилены системы пассивной безопасности, в частности, установлены дополнительные переборки в носовой части. Судно отвечает высокому ледовому классу 1А, что позволяет ему передвигаться даже в суровых климатических условиях. В прошлую зиму, когда Балтика была покрыта льдом, Fantaasia ходила бесперебойно.

«На линиях нашей фирмы не используются неисправные суда. Fantaasia прошла весь необходимый техконтроль и полностью отвечает как требованиям международной конвенции о безопасности морских перевозок Solas, так и национальным стандартам, которые несравненно жестче международных», — заявил суперинтендант Танель Хинна (Tanel Hinna). Он также заявил, что за последнее время никаких серьезных поломок и техпроблем у Fantaasia не возникало. В фирме сообщили, что судно Fantaasia было построено в 1979г., в 1997г. был изменен дизайн кают и пассажирских палуб. Fantaasia была снята с маршрута Таллин-Стокгольм и переправлена на питерский маршрут. На прежний маршрут Fantaasia с прошлой недели отправлен новейший круизный паром Victoria I стоимостью 150 млн. евро, спущенный на воду в окт. пред.г.

12 паромов фирмы Tallink перевезли за прошлый фин.г. 2,6 млн. пассажиров и по этому показателю фирма является крупнейшей судоходной фирмой Балтийского моря. ИА Regnum, 25.3.2004г.

— Эстонская судоходная компания Tallink планирует организовать для пассажиров новой линии Хельсинки-Таллин-Петербург однодневный безвизовый режим в России. Как сообщили в пресс-службе компании, сейчас представители Tallink ведут переговоры с российской стороной об упрощении визового режима. По мнению руководителей Tallink, россияне поддерживают предложение эстонской стороны и никаких проблем быть не должно. Пограничные и таможенные службы Санкт-Петербургского морского вокзала готовы принять туристов из Эстонии. Tallink планирует потратить на рекламу новой линии 15 млн. крон (1 млн. евро), 10 из которых будут направлены в Россию, а остальные в Финляндию и Эстонию.

Как сообщалось ранее, компания Tallink откроет в апр. новую линию Хельсинки-Таллин-СПБ. Линию будет обслуживать курсирующий сейчас между Таллином и Стокгольмом паром Fantaasia. Паром будет отправляться из портов назначения раз в день. Fantaasia берет на борт 1,7 тыс. пассажиров.

AS Tallink Grupp обслуживает паромные линии Таллин-Стокгольм, Таллин-Хельсинки, Хельсинки-Стокгольм, Хельсинки-Росток (Германия) и т.д. Постоянная клиентская база — 2,6 млн. пассажиров в год, годовой оборот — свыше 200 млн.долл. Активы компании на 31 авг. 2003г. составляли 337 млн.долл. ИА «Росбалт», 18.2.2004г.

## Япония

— Крупнейшая транспортная компания Японии Nippon Yusen Kabushiki Kaisha (NYK) открывает филиал в Санкт-Петербурге. Как сообщили в штаб-квартире компании, российский филиал будет осуществлять контейнерные перевозки. NYK Line (Rus) начнет проводить операции с 1 июня, полностью взяв на себя функции, которые ранее в регионе выполнял агент Nippon Yusen Kabushiki Kaisha — российская компания «Русмарин».

Россия станет 10 страной, в которой крупнейший японский грузоперевозчик имеет филиал.



Компания уже имеет филиалы в Бельгии, Великобритании, Германии, Дании, Италии, Нидерландах, Финляндии, Франции и Швеции. Прайм-ТАСС, 15.5.2006г.

— Камчатку и Японию соединят прямые чартерные рейсы. Как сообщила руководитель управления внешнеэкономических связей и туризма администрации Камчатской обл. Тамара Тутушкина, соответствующая договоренность уже достигнута с японскими властями и представителями местных авиакомпаний.

В 2005г. подобные перевозки осуществлялись, через Владивосток или Хабаровск. «Нам выгоднее, чтобы японские туристы летели напрямую на полуостров. С этого года так и будет», — подчеркнула Тутушкина. Летом на полуостров будут осуществлены не менее 10 чартерных перелетов из Японии. Сейчас администрация ведет переговоры об организации прямых чартеров на Камчатку из Южной Кореи. ИА Regnum, 16.3.2006г.

— В Японии пассажирский поезд нового типа достиг рекордной скорости — 366 км. в час. Как сообщил представитель компании Восточные японские железные дороги, рекорд был достигнут на перегоне между городами Сэндай и Китаками в районе Тохоку на северо-востоке главного острова Хонсю.

Состав под названием «Фастэк» оборудован удобными и мягкими сидениями, расстояние между которыми увеличено. Как сообщил главный инженер компании Такаси Эндо (Takashi Endo), «когда скорость достигает 300 км. в час и, в вагонах начинается небольшая вибрация и тряска, они будут устранены в следующем поколении поездов». По его словам, если во Франции скоростные поезда ходят со средней скоростью в 300 км. в час, то в Японии с 2011г. планируется пускать поезда со скоростью 360 км. в час. РИА «Новости», 1.3.2006г.

— Открытие нового аэропорта под городом Кобэ в центре главного японского о-ва Хонсю, создает серьезную конкуренцию скоростным железным дорогам «синкансэн». Скорость, с которой теперь можно добраться от Токио до промышленного центра страны — 75 минут, и дешевизна путешествия — 10 тыс. иен (80 долл.), делают путешествия по воздуху гораздо предпочтительнее поездок на «синкансэн», отнимающих три часа и стоящих 14 тыс. иен (110 долл.).

Новый аэропорт в Кобэ расположен на насыпанном участке тихоокеанского побережья всего в 16 минутах езды на скоростной электричке до центра города. Ежедневно оттуда в токийский аэропорт Ханэда будут отправляться 27 рейсов.

При сохранении такой же низкой цены на авиабилеты многие сотрудники компаний, совершавшие до сих пор челночные рейсы между Токио и Кобэ на «синкансэн», неизбежно перейдут на авиаслуживание, считают японские СМИ.

Новый аэропорт имеет взлетную полосу длиной лишь 2,5 км., что делает возможным полеты только средних лайнеров на внутренних рейсах. Число ежедневных рейсов ограничено 30, а время полетов — промежутком с 07.00 до 23.00. Руководство аэропорта намерено бороться за право осуществлять полеты с 6.00 до 23.00, чтобы лучше учитывать запросы пассажиров бизнес-класса. РИА «Новости», 16.2.2006г.

— «Мицубиси седзи» договорилась с General Electric (GE) о приобретении за 500 млн. иен 10% дочернего предприятия GE — GE Commerce Guard (Стокгольм, Швеция), занимающегося предоставлением услуг в области охраны и безопасности. «Мицубиси

седзи» получила монопольное право заниматься распространением продукции GE Commerce Guard на японском рынке. На японскую корпорацию будет также возложена ответственность за поиск новых клиентов и информационное обеспечение.

Принцип работы системы защиты контейнеров заключается в том, что во время их опломбирования в месте отправки на открывающиеся части устанавливается миниатюрное электронное сенсорное устройство. В каждом пункте проверки (порт, таможня и т.п.) информация со специального пульта передается с помощью радиосигнала на сервер компании, расположенный в штате Орегон, после чего данные о движении контейнера будут предоставляться клиентам.

На сенсоре записываются данные о месте назначения контейнера и другая информация, и если в пути он будет открыт без прохождения необходимых процедур, об этом сразу станет известно. Подобное оборудование позволяет предотвратить загрузку в контейнер взрывчатки или других связанных с террористической деятельностью предметов.

GE и Мицубиси седзи вложат инвестиции, необходимые для установки в портах и на таможнях антенн и другого оборудования. Клиенты будут платить за предоставляемые им услуги. Компании планируют через 10 лет довести объем продаж до 300 млрд. иен. В США через морские порты ежегодно ввозится 10 млн. контейнеров. После террористических актов 11 сент. 2001г. в связи с усилением мер безопасности повысились требования к перевозимым грузам. Поэтому стало необходимым разработать системы слежения за безопасностью контейнеров. «Нихон кэйдзай», 14.10.2005г.

— 14 авг., впервые после окончания второй мировой войны, регулярное морское грузовое сообщение между Шанхаем и Тайванем, осуществляемое через Японию, было дополнено новым маршрутом через административный центр префектуры Окинава порт Наха. По политическим причинам между Китаем и Тайванем не существует прямого морского сообщения, и оно осуществляется через Гонконг и японский порт Исигаки (о-в Исигакидзима). Открытие нового маршрута призвано удовлетворить растущий спрос на грузовые перевозки между Шанхаем и Тайванем через Японию, а также способствовать расширению экономических связей между Шанхаем и префектурой Окинава.

Предполагается, что в авг. будет совершено два таких рейса, а начиная с сент. такие рейсы будут осуществляться 1 раз в неделю на регулярной основе. Несмотря на отсутствие между Китаем и Тайванем прямого сообщения в области морских грузовых перевозок, торговли и связи, по данным китайской статистики, в минувшем году товарооборот между двумя странами увеличился на 34% и составил 8,3 млрд.долл. Это свидетельствует о том, что экономические отношения между двумя странами продолжают углубляться. «Нихон кэйдзай», 7.8.2005г.

— В Японии прошли испытания скоростного поезда нового поколения «синкансэн». Как сообщает агентство Киодо цусин, в воскресенье он сделал первый рейс между Токио и вторым по величине японским городом Осака. Расстояние в 515 км., которое обычный скоростной экспресс покрывает за два с половиной часа, новый состав N-700 преодолел за пять минут быстрее. Как сообщил представитель «Центральной японской железной дороги» Кадзую Цудзимура, основным достоинством ново-

го состава, движущегося со скоростью 270 км. в час, является способность не снижать скорость на поворотах благодаря улучшенным аэродинамическим свойствам. Кроме того, повышена комфортность в салонах вагонов. Новый скоростной состав выйдет на линии весной 2007г. РИА «Новости», 25.7.2005г.

— Китай, Япония и Россия договорились форсированными темпами осваивать «Восточный водный шелковый путь» — водную транспортную линию, связывающую российский Дальний Восток, северо-восточную китайскую провинцию Хэйлунцзян и северную часть Японии. Об этом было объявлено на закрывшейся 19 июня 16 Харбинской торгово-экономической ярмарке.

«За 12 лет со дня открытия судоходства по «Восточному водному шелковому пути» было выполнено в общей сложности 29 рейсов и перевезено лишь 54 тыс.т. грузов», — сказал замначальника Управления по делам судоходства провинции Хэйлунцзян Ма Цзе в интервью корр. агентства Синьхуа. «Это слишком незначительно для международной водной транспортной линии с пропускной способностью свыше 200 тыс.т. в год,» — добавил он.

Чтобы увеличить объем перевозок по водному маршруту Сунхуацзян (Сунгари)-Хэйлунцзян (Амур)-Татарский пролив-Японское море-северные порты Японии, 3 страны решили создать льготные условия, форсировать инфраструктурное строительство и приобрести новые суда. «Восточный водный шелковый путь» протяженностью в 2800 км. — единственный для провинции Хэйлунцзян выход к морю.

Сейчас грузы в Японию идут, главным образом, транзитом через порт Далянь (провинция Ляонин), в то время как «Восточный водный шелковый путь» позволит сократить расстояние на одну треть, а время в пути — в половину.

Освоение нового водного маршрута создаст условия для транспортировки крупных грузов из Хэйлунцзяна в Японию на постоянной основе, кроме того, это выгодно для России, поскольку в перевозках будут участвовать российские суда. По словам аккредитованного в Харбине первого представителя японского общества содействия развитию торговли по «Восточному водному шелковому пути» Такамицу Киси, Япония заинтересована в прямых водных перевозках грузов из Хэйлунцзяна. В то же время, он усомнился в целесообразности крупномасштабных перевозок грузов ввиду высоких транспортных затрат японских компаний.

Китайский эксперт по судоходству Чэнь Сюэлэ сказал, что расходы на транспортировку грузов железнодорожным транспортом из Хэйлунцзяна в г.Далянь берут на себя китайские компании, но когда они будут осуществляться по «Восточному водному пути», все транспортные расходы лягут на плечи зарубежных заказчиков. Пока китайские компании не заинтересованы в водных перевозках из-за небольших объемов грузов из Японии в Хэйлунцзян. «При малых объемах грузов цены на транспортировку очень высокие», — пояснил он. Начальник российского управления «Амурводпуть» Н.Жандаров выразил готовность России увеличивать пропускную способность речных портов,

повышать эффективность работы таможенных ведомств и снижать навигационные тарифы. Синьхуа, 20.6.2005г.

— Японский банк международного сотрудничества предоставил кредит министерству финансов Украины на 178 млн.долл. для реализации проекта реконструкции международного аэропорта «Борисполь» (Киевская обл.), сообщает UaToday. Соответствующее кредитное соглашение между банком и правительством Украины во вторник 29 марта в Киеве подписали министр финансов Украины Виктор Пинзеник и старший исполнительный директор Японского банка международного сотрудничества Ивао Окамото. Кредит предоставлен сроком на 30 лет с 10-летним льготным периодом и процентной ставкой в 1,5% годовых.

В рамках проекта реконструкции «Борисполя» в аэропорту будет построен международный терминал с пропускной способностью 1,85 млн. пассажиров в год. Как ожидают в украинском правительстве, реконструкция аэропорта «Борисполь» позволит ему закрепиться на рынке транзитных перевозок.

Первый вице-премьер Анатолий Кинах считает, что предоставление Японией Украине кредита в 19 млрд. иен или 172 млн.долл. для реконструкции государственного международного аэропорта «Борисполь» станет стимулом для иностранных инвесторов для увеличения инвестиций в Украину. ИА Regnum, 29.3.2005г.

— Министерство транспорта Японии планирует разработать спутниковую навигационную систему для прокладки кратчайших курсов гражданским самолетами. План «Небесные скоростные дороги» должен быть реализован к 2007г. Гражданские японские самолеты летают, ориентируясь на сигналы от наземных маяков, которых в стране около пятисот. С введением спутниковой навигационной системы кратчайший маршрут для каждого самолета будет рассчитываться компьютерами, что позволит существенно сократить пролетаемое расстояние и сэкономить топливо.

Япония планирует к 2009г. значительно увеличить объем авиаперевозок, в частности, в столичном аэропорту Нарита он должен вырасти в 1,4 раза. По мнению японских экспертов, благодаря новой спутниковой навигационной системе время для взлета-посадки самолета сможет быть сокращено до пяти минут, сообщает «Асахи». РИА «Новости», 20.9.2004г.

— Японский консорциум из шести фирм выиграл тендер на постройку системы высокоскоростных железных дорог в Китае. Стоимость проекта составляет около 100 млрд. иен (1 млрд.долл.). Согласно плану, будет модернизировано около 2 тыс. км. железнодорожных линий на пяти существующих ветках, по которым станут курсировать вновь построенные составы со скоростью до 200 км. в час. В консорциум входят «Кавасаки», «Хитати», «Мицубиси электрик», «Итою», «Мицубиси» и «Марубэни». В производстве составов примет участие основной китайский производитель железнодорожного оборудования «Наньчжэ Сифан локомотив». РИА «Новости», 29.8.2004г.

**ИНГОССТРАХ**  
*Ingosstrakh*

Ингосстрах платит. Всегда.



## Страхование ответственности транспортных операторов

**ОСАО «Ингосстрах»**

Управление страхования транспортных операторов

г. Москва, ул. Лесная, 41

тел (495) 234-3614

факс (495) 234 3600/01/02

[www.ingos.ru](http://www.ingos.ru)

e-mail: [toperators@ingos.ru](mailto:toperators@ingos.ru)

# ИНГОССТРАХ *Ingosstrakh*

Ингосстрах платит. Всегда.



Сильное звено в цепи случайностей



Страхование грузов

ОСАО «Ингосстрах»

Управление страхования грузов

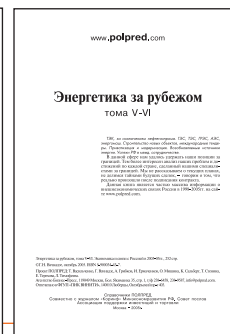
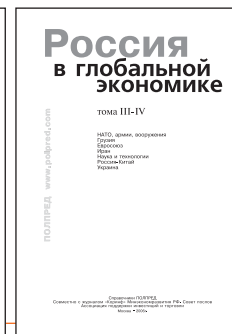
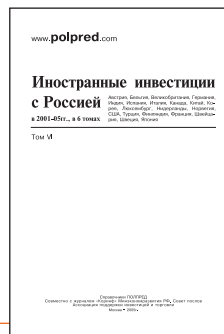
г. Москва, ул. Лесная, 41. Тел.: (495) 234-36-09, 234-36-10.

Факс: (495) 234-36-11, 234-36-00. e-mail: cargo@ingos.ru

[www.ingos.ru](http://www.ingos.ru)



8 лет пополняются информацией по 230 странам от российских официальных представителей за границей; плюс сообщения иностранной прессы. В бумажном виде публикуются данные лишь последних четырех лет, в сокращении. Полные тексты отраслевых изданий с 1998г. доступны в электронном виде (pdf и html) по платной подписке – polpred.com.



**АВИАПРОМ, АВТОПРОМ ЗА РУБЕЖОМ.** Производство, сбыт гражданской авиационной и автомобильной техники во всех странах. Строительство грузовых и пассажирских самолетов и вертолетов, их продажа, аренда и лизинг. Автомобильные и авиасалоны.

**АГРОПРОМ ЗА РУБЕЖОМ.** Взгляд российских экспертов на лучший в мире опыт в сферах: животноводство, молоко, мясо, земледелие, зерновые, масличные, овощи, фрукты, ветеринария, пищевая промышленность, с/х субсидии и экспорт, землевладение и аренда. Уже одно знакомство с канадским или датским опытом ведения сельского хозяйства представляет интерес для российского предпринимателя. Нашими экспертами подробно прописан весь огромный вышеречисленный комплекс из десятков отраслей по каждой из стран. Экономико-социальный и внешнеторговый аспекты сельского хозяйства являются актуальными и для России.

**АЛКОГОЛЬ ЗА РУБЕЖОМ.** Вино, пиво, водка, коньяк, шампанское, виноградное вино, крепкие напитки, фальсификация алкоголя, защита интеллектуальной собственности, производство, нормы потребления, условия торговли – тема алкогольных напитков раскрывается в ежегоднике через новости и аналитику.

**ВНЕШНЯЯ ТОРГОВЛЯ И ОФШОР ЗА РУБЕЖОМ.** По каждой стране. Офшорные и свободные зоны. Экспортные тарифы и квоты. ВТО. Страхование, банковские гарантии и субсидирование экспорта. Арбитраж и ТПП. Ассоциации поддержки экспортеров. Образовательные программы для российских менеджеров. Макроэкономика и законодательство, финансово-банковские и таможенно-экспортные новации подробно описываются по каждой стране. Мы единственные, кто в состоянии предоставить такие сведения российскому участнику внешнеэкономической деятельности в таком объеме и изложении – на фоне российского опыта и практики. Наши эксперты делятся с вами опытом разрешения проблем, с которыми сталкивается за рубежом каждый российский бизнесмен. Данный раздел пишут для вас сотни россиян, владеющих ситуацией в странах своего временно пребывания, занимающихся внешней торговлей и экономическим правом на вполне профессиональном уровне.

**ГОСБЮДЖЕТ, НАЛОГИ, ЦЕНЫ ЗА РУБЕЖОМ.** Макроэкономика и госпланирование, госбюджет и госдолги, уровень жизни и социальная политика – перечень экономических обязательств государства в любой стране интересен для участников транснационального бизнеса. Налоги, занятость, пенсии, охрана труда, распространение профессиональных и инфекционных заболеваний. Мозаика тщательно подобранных сообщений из солидных источников дают картину положения дел в каждом государстве, на протяжении многих лет.

**ИНОСТРАННЫЕ ИНВЕСТИЦИИ С РОССИЕЙ.** Эту книгу о торговых связях России в 2001-05гг. с инвесторами 20 ведущих стран создавали для Вас десятки лучших российских и иностранных аналитиков. Здесь описаны самые крупные сделки последних лет с участием России. Даны фамилии и веб-адреса тысяч представителей инофирм, работающих в Москве и российских регионах.

**ЛЕСПРОМ ЗА РУБЕЖОМ.** Лес, мебель, целлюлоза и бумага; ежегодник трактует достижения и проблемы отрасли в каждой стране. Российский интерес – во внешней торговле не лесным сырьем, а лесопродукцией высокой степени переработки.

**МЕТАЛЛУРГИЯ И ГОРНОЕ ДЕЛО ЗА РУБЕЖОМ.** По странам, применительно к черным и цветным металлам, редким и редкоземельным металлам, алмазам и драгметаллам, бокситам и рудам, углю и прочим полезным ископаемым. Данные отрасли входят в число приоритетных интересов российской экономики. Мы имеем возможность предоставить вам обновляемый массив аналитических материалов от наших отечественных экспертов. Наши торговцы и финансисты – в курсе каждой крупной сделки с участием России.

**МИГРАЦИЯ, ШЕНГЕН, ВИЗА.** По каждой из стран – описание практики выдачи краткосрочных и многократных виз, видов на жительство. Шенген, международное усыновление и браки. Диаспора. Правила по пересечению границ для россиян ужесточаются. И мы рассказываем вам об этом, по каждой стране, на примерах из практики, с подробной трактовкой новаций в визовом и миграционном законодательстве. Информацию, которую мы вам предоставляем, имеют в каждой стране лишь единицы среди адвокатов и миграционных чиновников.

**НЕДВИЖИМОСТЬ, СОБСТВЕННОСТЬ ЗА РУБЕЖОМ.** Управление недвижимостью, земельное право, выставки стройматериалов и строительной техники, строительство жилых, офисных и торговых объектов – темы ежегодника с анализом информации по каждой стране.

**НЕФТЬ И ГАЗ ЗА РУБЕЖОМ.** По каждой из 100 стран. Экономика добычи и переработки. Разведка месторождений и допуск на них инвесторов. Экспорт и импорт. Транспортировка и хранение нефти, газа и производных. Соглашения о разделе продукции, строительство НПЗ. Продуктопроводы. Информация на данную тему написана российскими экспертами за границей, по следам поездок в разные страны российских руководителей нефтегазового комплекса. Мы рассказываем о данной отрасли в каждой стране на фоне проблем России, с точки зрения тех, кто отвечает у нас за дипломатическое и юридическое сопровождение наиболее крупных проектов в данной сфере по всему миру.

**ОБРАЗОВАНИЕ И НАУКА ЗА РУБЕЖОМ.** Перечни специальностей в сотнях вузов мира, с указанием фамилий руководства, вместе с телефонами, веб-сайтами и E-mail. Размеры платы за обучение, условия учебы или стажировки, стипендии и гранты. По десяткам стран данные о зарубежных НИИ. Российские эксперты рассказывают вам о выдающихся открытиях года, о тенденциях финансового обеспечения науки, и открывающихся для россиян возможностях. Международное разделение труда для научных работников, преподавателей и студентов из России обретает реальность с нашей помощью.

**ПРИВАТИЗАЦИЯ, ИНВЕСТИЦИИ ЗА РУБЕЖОМ.** Предпринимательство, малый и средний бизнес, крупный частный капитал, законодательная практика по иностранным инвестициям, госрегулирование производства товаров и услуг, приватизация, тендеры по госзакупкам – неполный перечень данного тематического ежегодника.

**РЕГИОНАЛЬНОЕ СОТРУДНИЧЕСТВО.** По десяткам стран мира данные о госуправлении в условиях острых этнических и социальных проблем. Российская практика приграничного сотрудничества с зарубежными странами. Движение породненных с заграничной городов и регионов. Рассказывается о существующей в каждой стране практике законодательного разделения полномочий и финансов, налогов и льгот между ветвями власти и территориальными образованиями. Мы даем описание транснациональных экономических объединений на примере десятков евروهгионов, часть которых охватывают территорию России и СНГ. Мы оперируем фактами минувшего года, владеем информацией в деталях о зарубежных связях каждого из субъектов РФ и европейских регионов.

**РОССИЯ В ГЛОБАЛЬНОЙ ЭКОНОМИКЕ.** Экономика России в 1998-2006гг. Внутриполитические проблемы СНГ. Единое экономическое пространство Россия-ЕС. ТЭК каждой из 27 стран Европы и их нефтегазовые связи с Россией. Темы саммитов стран восьмерки в контексте российских интересов. Участие РФ в каждой из 20 международных экономических и финансовых организаций.

**РОССИЯ – ШОС, ЕВРАЗЭС, ЕЭП, СНГ.** Экономические аналитики и журналисты делятся впечатлениями из России, Китая и стран Центральной Азии о перспективах развития этого региона. Сотня сравнительных статистических выкладок по СНГ за 2004-06гг. На основе информации такого класса можно участвовать в процессе принятия самых сложных деловых вопросов.

**РОССИЯ-ЕВРОПА ДО 2010 ГОДА.** Десятки экспертов российских учреждений за границей трудились над этой чисто практической разработкой. Российские торгпреды и дипломаты ясно представляют себе набор основных товаров и услуг, проектов и тендеров, которые с высокой долей вероятности будут составлять основу двустороннего внешнеэкономического партнерства России с любым из европейских государств. Заранее известно, какие еще в принципе нужны договора и даже суммы взаимных инвестиций, потребности любой страны в тех или иных объемах импортного товара – это практика международного разделения труда и потенциал совместных предприятий и транснациональных компаний.

**РЫБОПРОДУКТЫ ЗА РУБЕЖОМ.** Рыба и морепродукты, квотирование и охрана рыбных ресурсов. Торговля каспийской черной икрой. Тема рассматривается с учетом интересов десятков стран.

**СВЯЗИ С РОССИЕЙ И СНГ.** Экономическое, торговое, научное сотрудничество каждой из 100 стран с РФ. Эпизоды деятельности тысяч иностранных компаний в РФ и наших – за рубежом. Международные связи 89 субъектов РФ. Межгосударственные экономические связи с их договорно-правовой базой. Госкомстат и ГТК дают внешнеэкономическую информацию по отраслям и товарам. Мы – по конкретным фирмам, по банковским условиям крупных сделок, степени вовлечения в экспортную деятельность ведущих государственных и частных организаций каждой страны. Мы не хуже любого российского губернатора рассказываем о деятельности его правительства в той или иной стране.

**СМИ И ИТ ЗА РУБЕЖОМ.** Отдельно по странам данные о печатных и электронных СМИ. Присутствие там наших ТВ-программ и печатной прессы. Цензура. Интернет. Кабельное и спутниковое телевидение. Цифровые средства коммуникации. Электронная торговля. Электрон-

ное правительство. Электроника и электротехника. ИТ и ПО. Внешнеторговые и экономические аспекты информационных технологий. По каждой стране даны описания механизма информационного обеспечения национального экспортера и иностранного инвестора, с упоминанием нужных фамилий и реквизитов.

**СУДОСТРОЕНИЕ, МАШИНОСТРОЕНИЕ ЗА РУБЕЖОМ.** Строительство и ремонт гражданских морских и речных судов, станкостроение, тяжелое машиностроение.

**ТАМОЖНЯ ЗА РУБЕЖОМ.** Таможенный тариф, таможенное оформление грузов, нетарифное регулирование внешней торговли, автомобильные и железнодорожные таможенные пункты пропуски.

**ТРАНСПОРТ ЗА РУБЕЖОМ.** Критские транспортные коридоры. Морфлот, морпорты. Автомобильные дороги, автопром, автотранспорт. Авиакомпании. Железные дороги. Транспортные связи России. Мегалополисы – транспортные узлы грузоперевозок. Как сегодня работают каждый из крупных воздушных и морских портов.

**ФИНАНСЫ, БАНКИ ЗА РУБЕЖОМ.** Финансовый и валютный контроль, банковские объединения, центральные и коммерческие банки, финансовые услуги, кредиты и сберкассы, страхование, фондовые биржи, ценные бумаги, бухучет и аудит, хедж-фонды, лизинг.

**ХИМПРОМ, ФАРМАЦЕВТИКА ЗА РУБЕЖОМ.** Лекарства, аптеки, фармакология и фармацевтика, медицинские препараты и оборудование, нефтехимия, химическая промышленность, пластмассы и синтетические материалы, удобрения.

**ЭКОЛОГИЯ ЗА РУБЕЖОМ.** Охрана окружающей среды, флора и фауна, водные проблемы, опреснительные установки, гидросооружения и каналы, водоснабжение, водочистка, стихийные бедствия и катастрофы, землетрясения и ураганы, национальные парки и природоохранные зоны, заповедники и заказники, экологическая экспертиза, загрязнение почвы и воды, объекты природного наследия в каждой стране.

**ЭКСПОРТ ВООРУЖЕНИЙ ЗА РУБЕЖОМ.** По десяткам стран. Военно-морские силы, военные корабли и системы вооружения. Боеприпасы. Стрелковое оружие. Военная авиация, корабельная авиация, военно-воздушные силы, армейские вертолеты. Вооруженные силы. Предприятия военно-промышленного комплекса. Вооруженные конфликты. Выставки и закупки вооружений. Армейские реформы. Конверсия. Контроль над экспортом техники двойного применения. НАТО и ЗЕС. Антитерроризм. Участие частных компаний в военных НИОКР. Военно-технические международные связи, в т.ч. и России. Выставки вооружений. В нашей базе данных по этой тематике – не одна тысяча страниц. Отечественные эксперты касаются конкретных торговых сделок по вооружениям за последние 18 мес., по каждой стране отдельно, в преломлении российских интересов. Мы говорим о конкретно реализуемых поставках, выставках, соглашениях по борьбе с терроризмом, повстанческих движениях, тенденциях развития военной техники, экспортерах стран восьмерки и ОЭСР.

**ЭЛЕКТРОЭНЕРГЕТИКА ЗА РУБЕЖОМ.** ГЭС, ТЭС, ГРЭС, АЭС, энергомаш. Ветроустановки. Солнечная энергетика. Топливные элементы. Водородная энергетика. Строительство новых объектов, международные тендеры. Приватизация и модернизация. Возобновляемые источники энергии. Международные энергосистемы. В данной сфере нам удалось удержать наши позиции за границей. Тем более интересен анализ наших проблем и достижений по каждой стране, сделанный нашими специалистами за границей. Мы рассказываем о том, что реально произошло после подписания контракта.

Имеются в продаже 800 страновых и сотня тематических (отраслевых) бумажных ежегодников ПОЛПРЕД 2002-07гг. издания. Текст дан в две колонки, 140 строк на странице формата А4. Страновой или отраслевой выпуск, с неповторяющимся содержанием, стоит 197 евро за том в бумажном или электронном виде. На [www.polpred.com](http://www.polpred.com) в платном доступе есть полные тексты книг в pdf и html, плюс архив с 1998г. и наш обзор мировой прессы из десятков источников. Ниже упомянуты страны, по которым мы издали более одного тома.

### После названия – число изданных томов

Австралия 4	Индонезия 6	Марокко 7	Таиланд 5
Австрия 7	Иордания 5	Мексика 8	Тайвань 3
Азербайджан 8	Иран 10	Молдавия 4	Танзания 2
Алжир 5	Ирландия 3	Монголия 4	Тунис 3
Ангола 3	Исландия 2	Нигерия 4	Туркменистан 6
Аргентина 6	Испания 8	Нидерланды 7	Турция 11
Армения 6	Италия 10	Никарагуа 2	Уганда 2
Афганистан 2	Казахстан 13	Новая Зеландия 2	Узбекистан 6
Бангладеш 3	Канада 10	Норвегия 9	Украина 12
Бахрейн 2	Кения 3	ОАЭ 3	Уругвай 2
Белоруссия 10	Кипр 6	Оман 2	Филиппины 2
Бельгия 11	Киргизия 5	Пакистан 8	Финляндия 10
Болгария 9	Китай 19	Парагвай 3	Франция 10
Боливия 3	КНДР 7	Перу 8	Хорватия 5
Босния и Герцеговина 2	Колумбия 7	Польша 12	Чехия 8
Бразилия 7	Ю.Корея 11	Португалия 7	Чили 6
Великобритания 8	Куба 8	Руанда 2	Швейцария 9
Венгрия 11	Кувейт 3	Румыния 9	Швеция 8
Венесуэла 5	Лаос 2	Сауд. Аравия 3	Шри-Ланка 3
Вьетнам 8	Латвия 5	Сербия 6	Эквадор 3
Германия 13	Ливан 4	Сингапур 5	Эстония 5
Греция 7	Ливия 7	Сирия 6	Эфиопия 3
Грузия 8	Литва 9	Словакия 6	ЮАР 3
Дания 7	Люксембург 7	Словения 4	Ямайка 2
Египет 9	Македония 4	Сомали 2	Япония 9
Израиль 3	Малайзия 5	США 11	
Индия 10	Мальта 4	Таджикистан 5	

Авиапром, автопром за рубежом • Агропром за рубежом 10 • Алкоголь за рубежом • Внешняя торговля и офшор за рубежом 31 • Госбюджет, налоги, цены за рубежом • Иноинвестиции в Поволжье (ПФО) • Иноинвестиции в Приморье (ДВФО) • Иноинвестиции в Сибири (СФО) • Иноинвестиции на Северо-Западе России (СЗФО) • Иноинвестиции на Урале (УФО) • Иноинвестиции на Юге России (ЮФО) • Иноинвестиции с Москвой и ЦФО • Иностранные инвестиции с Россией • Инофирмы в России • Легпром за рубежом • Леспром за рубежом • Металлургия за рубежом 5 • Миграция, Шенген, виза 4 • Недвижимость, собственность за рубежом • Нефть и газ за рубежом 16 • Образование и наука за рубежом 5 • Приватизация, инвестиции за рубежом • Региональное сотрудничество 4 • Россия – АТЭС, ЕС, ОЭСР • Россия – ШОС, ЕвразЭС, ЕЭП, СНГ 4 • Россия в глобальной экономике 4 • Россия-Европа до 2010г. 4 • Рыбпродукты за рубежом • Сайты 180 стран • Связи с Россией и СНГ 24 • СМИ и ИТ за рубежом 6 • Судостроение, машиностроение за рубежом • Таможня за рубежом • Транспорт за рубежом 6 • Финансы, банки за рубежом 4 • Химпром, фармацевтика за рубежом • Экология за рубежом • Экспорт вооружений за рубежом 2 • Электроэнергетика за рубежом 6

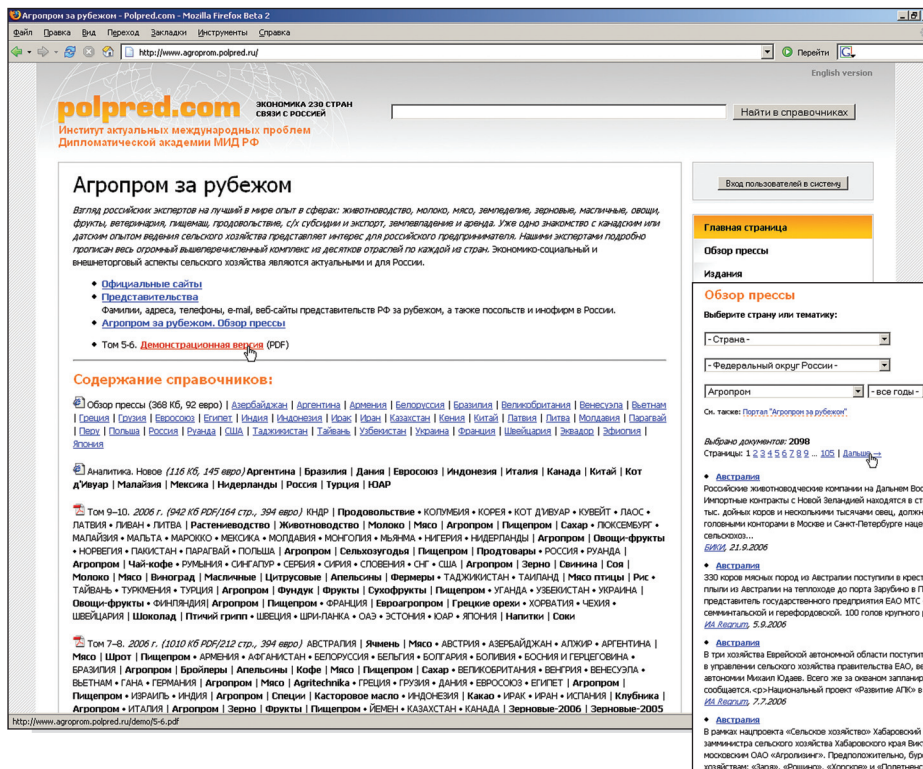
• **Цена доступа.** Раздел в 20 кб (1 глава) в платной части портала – 5 евро. 1 документ в «Обзоре прессы» – 1 евро. Можно купить доступ на страновой или отраслевой сайт. **Подписка на полный безлимитный доступ** на портал на первые 12 месяцев с 1 до 5 компьютеров – 149 тыс.евро; для 5-9 пользователей – 159 тыс.евро, для 10-19 пользователей – 169 тыс.евро, для 20 и более – 199 тыс.евро.

• **Реклама.** За цветную полосу обложки или вставки – 16 тыс.евро или 27 евро за 1 кв.см. Одна черно-белая строка – 12 евро в год.





# АГРОПРОМ за рубежом



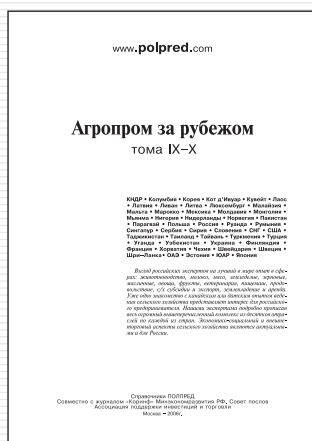
## Аналитическая информация

- Все отрасли сельского хозяйства
- Производство продуктов питания
- Биотехнологии, с/х техника
- Защита с/х производства по нормам ВТО

## www.agroprom.polpred.ru

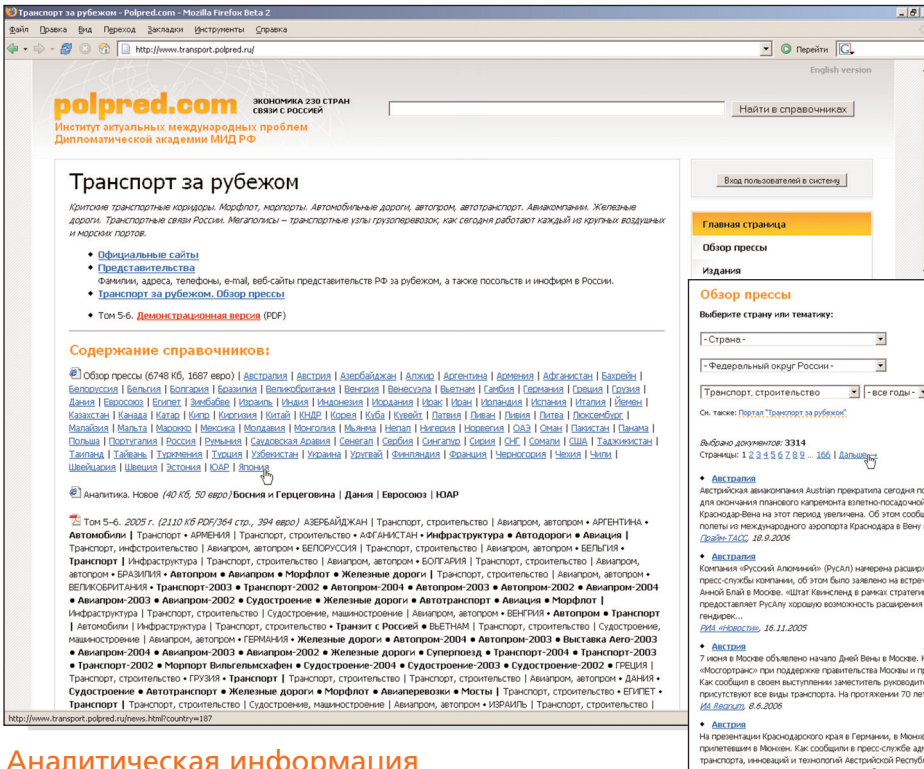
- Сайты компаний
- Представительства инофирм в России и СНГ: фамилии, адреса, телефоны, e-mail, веб-сайты
- Обзор прессы
- Демонстрационная версия (PDF)

## Отраслевые справочники ПОЛПРЕД 7000 руб. за 1 том в бумажном или электронном (pdf, html) виде



СОДЕРЖАНИЕ	
Индия	3
Израиль	4
Канада	5
Китай	6
Кот д'Ивуар	7
Куба	8
Мексика	9
Малайзия	10
Молдавия	11
Монголия	12
Нидерланды	13
Новая Зеландия	14
Польша	15
Россия	16
США	17
Турция	18
Украина	19
ЮАР	20
Япония	21
Италия	22
Канада	23
Китай	24
Кот д'Ивуар	25
Малайзия	26
Молдавия	27
Монголия	28
Нидерланды	29
Новая Зеландия	30
Польша	31
Россия	32
США	33
Турция	34
Украина	35
ЮАР	36
Япония	37
Италия	38
Канада	39
Китай	40
Кот д'Ивуар	41
Малайзия	42
Молдавия	43
Монголия	44
Нидерланды	45
Новая Зеландия	46
Польша	47
Россия	48
США	49
Турция	50
Украина	51
ЮАР	52
Япония	53
Италия	54
Канада	55
Китай	56
Кот д'Ивуар	57
Малайзия	58
Молдавия	59
Монголия	60
Нидерланды	61
Новая Зеландия	62
Польша	63
Россия	64
США	65
Турция	66
Украина	67
ЮАР	68
Япония	69
Италия	70
Канада	71
Китай	72
Кот д'Ивуар	73
Малайзия	74
Молдавия	75
Монголия	76
Нидерланды	77
Новая Зеландия	78
Польша	79
Россия	80
США	81
Турция	82
Украина	83
ЮАР	84
Япония	85
Италия	86
Канада	87
Китай	88
Кот д'Ивуар	89
Малайзия	90
Молдавия	91
Монголия	92
Нидерланды	93
Новая Зеландия	94
Польша	95
Россия	96
США	97
Турция	98
Украина	99
ЮАР	100
Япония	101
Италия	102
Канада	103
Китай	104
Кот д'Ивуар	105
Малайзия	106
Молдавия	107
Монголия	108
Нидерланды	109
Новая Зеландия	110
Польша	111
Россия	112
США	113
Турция	114
Украина	115
ЮАР	116
Япония	117
Италия	118
Канада	119
Китай	120
Кот д'Ивуар	121
Малайзия	122
Молдавия	123
Монголия	124
Нидерланды	125
Новая Зеландия	126
Польша	127
Россия	128
США	129
Турция	130
Украина	131
ЮАР	132
Япония	133
Италия	134
Канада	135
Китай	136
Кот д'Ивуар	137
Малайзия	138
Молдавия	139
Монголия	140
Нидерланды	141
Новая Зеландия	142
Польша	143
Россия	144
США	145
Турция	146
Украина	147
ЮАР	148
Япония	149
Италия	150
Канада	151
Китай	152
Кот д'Ивуар	153
Малайзия	154
Молдавия	155
Монголия	156
Нидерланды	157
Новая Зеландия	158
Польша	159
Россия	160
США	161
Турция	162
Украина	163
ЮАР	164
Япония	165
Италия	166
Канада	167
Китай	168
Кот д'Ивуар	169
Малайзия	170
Молдавия	171
Монголия	172
Нидерланды	173
Новая Зеландия	174
Польша	175
Россия	176
США	177
Турция	178
Украина	179
ЮАР	180
Япония	181
Италия	182
Канада	183
Китай	184
Кот д'Ивуар	185
Малайзия	186
Молдавия	187
Монголия	188
Нидерланды	189
Новая Зеландия	190
Польша	191
Россия	192
США	193
Турция	194
Украина	195
ЮАР	196
Япония	197
Италия	198
Канада	199
Китай	200
Кот д'Ивуар	201
Малайзия	202
Молдавия	203
Монголия	204
Нидерланды	205
Новая Зеландия	206
Польша	207
Россия	208
США	209
Турция	210
Украина	211
ЮАР	212
Япония	213
Италия	214
Канада	215
Китай	216
Кот д'Ивуар	217
Малайзия	218
Молдавия	219
Монголия	220
Нидерланды	221
Новая Зеландия	222
Польша	223
Россия	224
США	225
Турция	226
Украина	227
ЮАР	228
Япония	229
Италия	230
Канада	231
Китай	232
Кот д'Ивуар	233
Малайзия	234
Молдавия	235
Монголия	236
Нидерланды	237
Новая Зеландия	238
Польша	239
Россия	240
США	241
Турция	242
Украина	243
ЮАР	244
Япония	245
Италия	246
Канада	247
Китай	248
Кот д'Ивуар	249
Малайзия	250
Молдавия	251
Монголия	252
Нидерланды	253
Новая Зеландия	254
Польша	255
Россия	256
США	257
Турция	258
Украина	259
ЮАР	260
Япония	261
Италия	262
Канада	263
Китай	264
Кот д'Ивуар	265
Малайзия	266
Молдавия	267
Монголия	268
Нидерланды	269
Новая Зеландия	270
Польша	271
Россия	272
США	273
Турция	274
Украина	275
ЮАР	276
Япония	277
Италия	278
Канада	279
Китай	280
Кот д'Ивуар	281
Малайзия	282
Молдавия	283
Монголия	284
Нидерланды	285
Новая Зеландия	286
Польша	287
Россия	288
США	289
Турция	290
Украина	291
ЮАР	292
Япония	293
Италия	294
Канада	295
Китай	296
Кот д'Ивуар	297
Малайзия	298
Молдавия	299
Монголия	300
Нидерланды	301
Новая Зеландия	302
Польша	303
Россия	304
США	305
Турция	306
Украина	307
ЮАР	308
Япония	309
Италия	310
Канада	311
Китай	312
Кот д'Ивуар	313
Малайзия	314
Молдавия	315
Монголия	316
Нидерланды	317
Новая Зеландия	318
Польша	319
Россия	320
США	321
Турция	322
Украина	323
ЮАР	324
Япония	325
Италия	326
Канада	327
Китай	328
Кот д'Ивуар	329
Малайзия	330
Молдавия	331
Монголия	332
Нидерланды	333
Новая Зеландия	334
Польша	335
Россия	336
США	337
Турция	338
Украина	339
ЮАР	340
Япония	341
Италия	342
Канада	343
Китай	344
Кот д'Ивуар	345
Малайзия	346
Молдавия	347
Монголия	348
Нидерланды	349
Новая Зеландия	350
Польша	351
Россия	352
США	353
Турция	354
Украина	355
ЮАР	356
Япония	357
Италия	358
Канада	359
Китай	360
Кот д'Ивуар	361
Малайзия	362
Молдавия	363
Монголия	364
Нидерланды	365
Новая Зеландия	366
Польша	367
Россия	368
США	369
Турция	370
Украина	371
ЮАР	372
Япония	373
Италия	374
Канада	375
Китай	376
Кот д'Ивуар	377
Малайзия	378
Молдавия	379
Монголия	380
Нидерланды	381
Новая Зеландия	382
Польша	383
Россия	384
США	385
Турция	386
Украина	387
ЮАР	388
Япония	389
Италия	390
Канада	391
Китай	392
Кот д'Ивуар	393
Малайзия	394
Молдавия	395
Монголия	396
Нидерланды	397
Новая Зеландия	398
Польша	399
Россия	400
США	401
Турция	402
Украина	403
ЮАР	404
Япония	405
Италия	406
Канада	407
Китай	408
Кот д'Ивуар	409
Малайзия	410
Молдавия	411
Монголия	412
Нидерланды	413
Новая Зеландия	414
Польша	415
Россия	416
США	417
Турция	418
Украина	419
ЮАР	420
Япония	421
Италия	422
Канада	423
Китай	424
Кот д'Ивуар	425
Малайзия	426
Молдавия	427
Монголия	428
Нидерланды	429
Новая Зеландия	430
Польша	431
Россия	432
США	433
Турция	434
Украина	435
ЮАР	436
Япония	437
Италия	438
Канада	439
Китай	440
Кот д'Ивуар	441
Малайзия	442
Молдавия	443
Монголия	444
Нидерланды	445
Новая Зеландия	446
Польша	447
Россия	448
США	449
Турция	450
Украина	451
ЮАР	452
Япония	453
Италия	454
Канада	455
Китай	456
Кот д'Ивуар	457
Малайзия	458
Молдавия	459
Монголия	460
Нидерланды	461
Новая Зеландия	462
Польша	463
Россия	464
США	465
Турция	466
Украина	467
ЮАР	468
Япония	469
Италия	470
Канада	471
Китай	472
Кот д'Ивуар	473
Малайзия	474
Молдавия	475
Монголия	476
Нидерланды	477
Новая Зеландия	478
Польша	479
Россия	480
США	481
Турция	482
Украина	483
ЮАР	484
Япония	485
Италия	486
Канада	487
Китай	488
Кот д'Ивуар	489
Малайзия	490
Молдавия	491
Монголия	492
Нидерланды	493
Новая Зеландия	494
Польша	495
Россия	496
США	497
Турция	498
Украина	499
ЮАР	500
Япония	501
Италия	502
Канада	503
Китай	504
Кот д'Ивуар	505
Малайзия	506
Молдавия	507
Монголия	508
Нидерланды	509
Новая Зеландия	510
Польша	511
Россия	512
США	513
Турция	514
Украина	515
ЮАР	516
Япония	517
Италия	518
Канада	519
Китай	520
Кот д'Ивуар	521
Малайзия	522
Молдавия	523
Монголия	524
Нидерланды	525
Новая Зеландия	526
Польша	527
Россия	528
США	529
Турция	530
Украина	531
ЮАР	532
Япония	533
Италия	534
Канада	535
Китай	536
Кот д'Ивуар	537
Малайзия	538
Молдавия	539
Монголия	540
Нидерланды	541
Новая Зеландия	542
Польша	543
Россия	544
США	545
Турция	546
Украина	547
ЮАР	548
Япония	549
Италия	550
Канада	551
Китай	5

# ТРАНСПОРТ за рубежом



## Аналитическая информация

- Международные транспортные коридоры
- Морпорты, судостроение, морфлот
- Автодороги, автотранспорт, автопром
- Авиация, авиапром
- Железные дороги
- Транспортные связи России, логистика
- Транспортное строительство

## www.transport.polpred.ru

- Сайты компаний
- Представительства инофирм в России и СНГ: фамилии, адреса, телефоны, e-mail, веб-сайты
- Обзор прессы
- Демонстрационная версия (PDF)

## Отраслевые справочники ПОЛПРЕД 7000 руб. за 1 том в бумажном или электронном (pdf, html) виде

**www.polpred.com**

### Транспорт за рубежом тома V-VI

Критикуемые транспортные коридоры. Морфлот, метрополитен, автомобильные дороги, автопром, авиация. Железные дороги. Транспортные связи России. Мегалополисы – транспортные узлы грузоперевозок. Как сегодня работают каждый из крупных воздушных и морских портов.

Дипломатическая академия МИД РФ

Содержание справочника:

Обзор прессы (6748 Кб, 1697 евро) | Австралия | Австрия | Азербайджан | Алжир | Аргентина | Армения | Афганистан | Багамы | Беларусь | Бельгия | Болгария | Бразилия | Великобритания | Венгрия | Венесуэла | Вьетнам | Германия | Греция | Грузия | Дания | Евросоюз | Египет | Индия | Индонезия | Иран | Ирак | Италия | Испания | Италия | Италия | Иран | Казахстан | Канада | Китай | Корея | Куба | Кувейт | Латвия | Ливан | Ливия | Литва | Люксембург | Малайзия | Мексика | Мьянма | Нидерланды | Норвегия | ОАЭ | Оман | Польша | Португалия | Россия | Румыния | Саудовская Аравия | Сенegal | Сербия | Сингапур | Словакия | США | Таджикистан | Таиланд | Тайвань | Турция | Украина | Узбекистан | Уругвай | Филиппины | Франция | Черногория | Чехия | Чили | Швеция | Швейцария | Эстония | ЮАР | Япония

Аналитика. Новое (40 Кб, 30 евро) | Босния и Герцеговина | Дания | Евросоюз | ЮАР

Том 5-6. 2005 г. (2110 Кб PDF/364 стр., 394 евро) | АЗЕРБАЙДЖАН | Транспорт, строительство | Авиационный, автопром | АРГЕНТИНА • Автономии | Транспорт | АРМЕНИЯ • Транспорт, строительство • АФГАНИСТАН • Инфраструктура | Автодороги • Авиация • Транспорт, инфраструктура | Авиационный, автопром • БЕЛОРУССИЯ | Транспорт, строительство | Авиационный, автопром • БЕЛГИЯ • Транспорт | Инфраструктура | Транспорт, строительство | Авиационный, автопром • БОЛГАРИЯ | Транспорт, строительство | Авиационный, автопром • БРАЗИЛИЯ • Автономии | Авиационный, автопром • МОРОККО • Железные дороги | Транспорт, строительство | Авиационный, автопром • БЕЛГИЯ • Транспорт, строительство | Авиационный, автопром • БЕЛОРУССИЯ • Транспорт, строительство | Авиационный, автопром • БЕЛГИЯ • Транспорт | Инфраструктура | Транспорт, строительство | Судостроение, машиностроение | Авиационный, автопром • ВЕНГРИЯ • Автономии | Инфраструктура | Транспорт, строительство • ТРАНЗИТ РОССИЕЙ • ВЬЕТНАМ | Транспорт, строительство | Судостроение, машиностроение | Авиационный, автопром • ГЕРМАНИЯ • Железные дороги • Автономии • Автономии • 2003 • Выставка Aero-2003 • Авиационный • 2004 • Авиационный • 2003 • Железные дороги • Суперполисы • Транспорт • 2004 • Транспорт • 2003 • Транспорт • 2002 • Морпорт Вильгельмсхаффен • Судостроение • 2004 • Судостроение • 2002 • ГРЕЦИЯ | Транспорт, строительство • ГРУЗИЯ • Транспорт | Транспорт, строительство | Транспорт, строительство | Авиационный, автопром • ДАНИЯ • Судостроение • Автономии • Железные дороги • Морфлот • Авиационный • Мосты | Транспорт, строительство • ЕГИПЕТ • Транспорт | Транспорт, строительство | Судостроение, машиностроение | Авиационный, автопром • ИЗРАИЛЬ | Транспорт, строительство |

**СОДЕРЖАНИЕ**

Австралия	10
Австрия	11
Азербайджан	12
Алжир	13
Аргентина	14
Армения	15
Афганистан	16
Багамы	17
Беларусь	18
Бельгия	19
Бразилия	20
Венгрия	21
Венесуэла	22
Вьетнам	23
Германия	24
Греция	25
Грузия	26
Дания	27
Египет	28
Индия	29
Индонезия	30
Иран	31
Ирак	32
Италия	33
Испания	34
Израиль	35
Италия	36
Иран	37
Казахстан	38
Канада	39
Корея	40
Кувейт	41
Латвия	42
Ливан	43
Ливия	44
Литва	45
Люксембург	46
Малайзия	47
Мексика	48
Мьянма	49
Нидерланды	50
Норвегия	51
ОАЭ	52
Оман	53
Польша	54
Португалия	55
Россия	56
Румыния	57
Саудовская Аравия	58
Сенегал	59
Сербия	60
Сингапур	61
Словакия	62
США	63
Таджикистан	64
Таиланд	65
Тайвань	66
Турция	67
Украина	68
Узбекистан	69
Уругвай	70
Филиппины	71
Франция	72
Черногория	73
Чехия	74
Чили	75
Швейцария	76
Швеция	77
Эстония	78
ЮАР	79
Япония	80

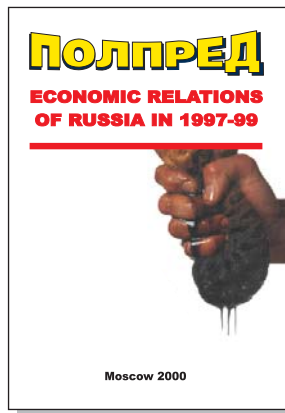
Австралия	10
Австрия	11
Азербайджан	12
Алжир	13
Аргентина	14
Армения	15
Афганистан	16
Багамы	17
Беларусь	18
Бельгия	19
Бразилия	20
Венгрия	21
Венесуэла	22
Вьетнам	23
Германия	24
Греция	25
Грузия	26
Дания	27
Египет	28
Индия	29
Индонезия	30
Иран	31
Ирак	32
Италия	33
Испания	34
Израиль	35
Италия	36
Иран	37
Казахстан	38
Канада	39
Корея	40
Кувейт	41
Латвия	42
Ливан	43
Ливия	44
Литва	45
Люксембург	46
Малайзия	47
Мексика	48
Мьянма	49
Нидерланды	50
Норвегия	51
ОАЭ	52
Оман	53
Польша	54
Португалия	55
Россия	56
Румыния	57
Саудовская Аравия	58
Сенегал	59
Сербия	60
Сингапур	61
Словакия	62
США	63
Таджикистан	64
Таиланд	65
Тайвань	66
Турция	67
Украина	68
Узбекистан	69
Уругвай	70
Филиппины	71
Франция	72
Черногория	73
Чехия	74
Чили	75
Швейцария	76
Швеция	77
Эстония	78
ЮАР	79
Япония	80

- Томы 7-8. 2007г.**  
(2500 Кб PDF/364 стр.)
- Томы 5-6. 2005г.**  
(2110 Кб PDF/364 стр.)
- Том 4. 2005г.**  
(615 Кб PDF/108 стр.)
- Том 3. 2004г.**  
(495 Кб PDF/84 стр.)
- Том 2. 2003г.**  
(490 Кб PDF/44 стр.)
- Том 1. 2002г.**  
(580 Кб PDF/94 стр.)

Международное разделение труда в транспортном машиностроении, логистика транснациональных грузоперевозок, доступность и массовость общественного транспорта в масштабах города, пригорода и всей страны. Наши эксперты описывают эти огромные инвестиции (выделенные полосы для автобусов в городах; трансграничные скоростные электропоезда; симбиоз метро и пригородной электрички; авиабилет за смешные деньги) в Чили и Мексике, Франции и Китае. Мобильность населения способна продуцировать дополнительные рабочие места и финансовые потоки: англичане приезжают в Будапешт на выходные попариться и постричься (!). Мир сдает в утиль российскую авиатехнику и пересаживается на боинги и аэробусы, которые содержат компоненты из России, мы описываем хронологию этих сделок, в режиме он-лайн. Мы рассказываем Вам, как грузовик может пересечь любую границу в мире и какие для этого нужны документы.

# ЭКОНОМИКА 180 СТРАН

Ежегодные издания ПОЛПРЕД 1998-2001 гг.



7 июня 2001 г., Москва. Президент РФ Владимир Путин встретился с председателем Комитета Государственной Думы по международным делам Дмитрием Рогозиным. На снимке: Дмитрий Рогозин во время встречи вручил Владимиру Путину серию изданий Комитета по международным делам, в том числе несколько томов энциклопедического сборника «Полпред», призванного обеспечить качественной информацией мелких и средних предпринимателей, начинающих заниматься внешнеэкономической деятельностью.

Фото Сергея Величина и Владимира Родионова (ИТАР-ТАСС).

# Need practical, customised **solutions**? **Grant Thornton Trid** is here to help you!

Grant Thornton Trid is the Russian member of Grant Thornton International, a leading international organisation of independently-owned and managed accounting and consulting member firms operating in 112 countries in 519 offices worldwide.

In Russia, Grant Thornton Trid has grown steadily since 1995 providing its clients with a comprehensive range of professional partner-led advice in the following areas:

Assurance and Advisory Services  
Accounting Services  
Tax Advisory Services  
Corporate Finance Services  
Legal Services

We take your business **personally**!

**Sergey Aslibekian**  
Managing Partner



**Grant Thornton Trid** 

32A Khoroshevskoye Shosse  
Moscow 123007, Russia  
T +7 (495) 258-99-90  
F +7 (495) 580-91-96  
W [www.gtrus.com](http://www.gtrus.com)  
[www.gtrus.ru](http://www.gtrus.ru)



## РОССИЙСКО-КИТАЙСКИЙ ЦЕНТР ТОРГОВО-ЭКОНОМИЧЕСКОГО СОТРУДНИЧЕСТВА

# 俄中经济贸易合作中心

- поиск и разработка проектов инвестиционного сотрудничества;
- исследование рынка и продвижение товаров, технологий;
- юридические услуги и консультации;
- обеспечение переговоров и подготовка договоров;
- сопровождение договоров в целях их эффективного выполнения;
- регистрация предприятий и представительств;
- поиск партнеров и представление интересов;
- организация и содействие в проведении двусторонних мероприятий (выставки, ярмарки, семинары, деловые встречи, презентации);
- организация деловых поездок;
- услуги в области логистики, в том числе по транспортировке грузов, таможенной очистке и хранению;
- изготовление сувенирной продукции по заказу с символикой предприятия и др.

**ИДЕЯ, ВОПЛОЩЕНИЕ, УСПЕХ**

**俄中携手 经贸领先**

**BUSINESS DEVELOPMENT, IMPLANTATION, SUCCESS**

[www.rus-china.com](http://www.rus-china.com)

АДРЕСНО-ТЕЛЕФОННЫЙ СПРАВОЧНИК  
ДЛЯ РУКОВОДИТЕЛЕЙ

# «ВЛАСТЬ РОССИИ»



**ВЛАСТЬ РОССИИ**

«Инфотека»

Содержит около 40 тысяч фамилий, должностей, адресов, телефонов, E-mail, Web-сайтов руководителей федерального и регионального уровней. Информация об Администрации Президента РФ, Совете Федерации, Государственной Думе, Правительстве, федеральных министерствах и ведомствах, органах власти и управления в республиках, краях, областях и округах РФ, банках и ведущих компаниях. Впервые представлено местное самоуправление всей России.

Формат: В4, объем – 830 страниц.  
Выпускается ограниченным тиражом.

Справочник успешно распространяется среди государственных учреждений России, внешнеэкономических структур, крупных российских и зарубежных компаний. Значительное количество реализуется в Администрации Президента, Аппарате Правительства, Совете Федерации и Государственной Думе, федеральных министерствах и ведомствах, федеральных округах и администрациях регионов.

Стоимость издания – 3500 руб.

---

**ЗАО «Инфотека»**

**Агентство Бизнес-Пресс**

119049 Москва, Бол. Якиманка 35, стр. 1,

т/ф (495) 238-6458, 238-9587

[b-press@yandex.ru](mailto:b-press@yandex.ru)



Пора в отпуск -  
через Вену!

Если Вы мечтаете о солнце, пляже и море или хотите побывать в более 130 городах мира - Austrian Airlines Ваш лучший выбор в перелете на отдых. Отличные стыковки по всей Европе, на Ближний Восток, в Северную Америку, Азию и Австралию через Международный аэропорт Вены - самый быстрый и удобный для пересадки европейский аэропорт. Во время Вашего путешествия насладитесь знаменитым австрийским гостеприимством и высококлассным бортовым обслуживанием Austrian Airlines.  
**Дополнительная информация и бронирование билетов по тел (495) 995 0 995 и на сайте [www.austrian.com](http://www.austrian.com), а также в Вашем туристическом агентстве.**

Мале  
Бангкок

Куала-Лумпур  
Сингапур

Коломбо  
Сидней

 Vienna  
International  
Airport  
Open For New Horizons.

fly with friends.

**Austrian** 

[www.austrian.com](http://www.austrian.com)

A STAR ALLIANCE MEMBER 



*Привилегия великих людей –  
взирать на всё с высоты*  
Джозеф Чемберлен



## НОВЫЙ КЛАСС «ПРЕМЬЕР»

Это уютная атмосфера полета на рейсах средней дальности.

Высокий уровень сервиса позволяет пассажирам почувствовать себя в небе так же комфортно, как у себя дома. В удобных кожаных креслах приятно работать и отдыхать. Регулируемые подголовник и поясничная подушка помогают расслабиться во время полета. Специально для удобства пассажиров расстояние между креслами увеличено до 96 см. А если Вас ждут срочные дела, то Вы всегда можете подключить свой ПК и продолжить работу на борту самолета. Новый класс «Премьер» – это новая концепция сервиса, основанная на индивидуальном обслуживании пассажира. Вы можете заказать блюда по русскому и европейскому меню, посмотреть новинки мирового кинематографа на персональном кинотеатре Dideplayer и прекрасно отдохнуть во время полета.

Класс «Премьер» – это полет на высоком уровне.

*Единство действий во  
имя лучшего будущего*



*с 1948 г.*

**International Road Transport Union,  
Secretariat General**

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

Tel: +41-22-918 27 00  
Fax: +41-22-918 27 41  
E-mail: [iru@iru.org](mailto:iru@iru.org)  
Web: [www.iru.org](http://www.iru.org)

**IRU Permanent Delegation to the  
European Union**

32-34 avenue de Tervuren  
Bte 37  
B-1040 Brussels  
Belgium

Tel: +32-2-743 25 80  
Fax: +32-2-743 25 99  
E-mail: [brussels@iru.org](mailto:brussels@iru.org)  
Web: [www.iru.org](http://www.iru.org)

**Постоянное представительство IRU  
в регионе СНГ**

Россия  
123610, Москва  
Краснопресненская набережная, 12  
подъезд 6, офис 417

Тел: +7-495-258 17 59  
Факс: +7-495-258 17 60  
Эл. почта: [moscow@iru.org](mailto:moscow@iru.org)  
Веб-сайт: [www.iru-cis.ru](http://www.iru-cis.ru)

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

Büyükdere Caddesi  
Yapı Kredi Plaza C blok, Kat: 15  
Levent 34330 Istanbul  
Turkey

Tel: +90-212-284 97 47  
Fax: +90-212-284 97 57  
E-mail: [istanbul@iru.org](mailto:istanbul@iru.org)  
Web: [www.iru.org](http://www.iru.org)

