

ENPI 2011 / 264 459

# Логистические процессы и морские магистрали II

Обзор страны

*АРМЕНИЯ*

*Ноябрь 2012 г.*



Проект финансируется  
Европейским Союзом



Проект осуществляется  
Egis International / Dornier Consulting



## СОДЕРЖАНИЕ

<b>1</b>	<b>ВВЕДЕНИЕ</b> .....	<b>5</b>
<b>2</b>	<b>НАЦИОНАЛЬНАЯ ТРАНСПОРТНАЯ ПОЛИТИКА</b> .....	<b>7</b>
<b>3</b>	<b>ЗАКОНОДАТЕЛЬНАЯ БАЗА В ОБЛАСТИ ТРАНСПОРТА</b> .....	<b>9</b>
<b>4</b>	<b>НАЦИОНАЛЬНАЯ ПОЛИТИКА И ЗАКОНОДАТЕЛЬСТВО В СФЕРЕ ТОРГОВЛИ И ТРАНЗИТА</b> .....	<b>14</b>
<b>5</b>	<b>ИНВЕСТИЦИИ В ТРАНСПОРТНО-ЛОГИСТИЧЕСКИЙ СЕКТОР АРМЕНИИ</b> .....	<b>16</b>
<b>6</b>	<b>СТРАТЕГИЧЕСКИЕ ЗАДАЧИ</b> .....	<b>17</b>
6.1	ЗАДАЧИ РЫНКА.....	17
6.1.1	Национальная торговля: экспорт и импорт.....	17
6.1.2	Торговые партнеры в регионе ТРАСЕКА.....	22
6.2	ЗАДАЧИ МУЛЬТИМОДАЛЬНЫХ ПЕРЕВОЗОК НА БАЗЕ МОРСКОГО ТРАНСПОРТА.....	27
6.2.1	Система портов и морские линии.....	27
6.2.2	Наземные перевозки: железнодорожный транспорт.....	28
6.2.3	Наземные перевозки: автомобильный транспорт.....	31
6.3	УПРОЩЕНИЕ ТОРГОВЛИ И ТРАНЗИТА.....	33
6.3.1	Общий обзор.....	33
6.3.2	SWOT-анализ.....	34
<b>7</b>	<b>ПИЛОТНЫЕ-ПРОЕКТЫ, ОТОБРАННЫЕ В РАМКАХ ПРОЕКТОВ ММ I И МЛЦ</b> .....	<b>36</b>

## ПЕРЕЧЕНЬ ТАБЛИЦ

Таблица 1:	Двусторонние соглашения со странами-бенефициарами «LOGMOS».....	11
Таблица 2:	Проекты, осуществляемые в Армении при поддержке МФО.....	16
Таблица 3:	Распределение торговых партнеров Армении.....	19
Таблица 4:	Торговый потенциал Армении со странами ТРАСЕКА и Европой.....	20
Таблица 5:	Потенциал торговли с регионом ТРАСЕКА – Товарная структура импорта в Армению.....	24
Таблица 6:	Потенциал торговли с регионом ТРАСЕКА – Товарная структура экспорта из Армении.....	26
Таблица 7:	Концессионные инвестиции ЮКЖД в 2009-2020 гг. (млн. AMD).....	29
Таблица 8:	Основные параметры сети армянских железных дорог.....	30
Таблица 9:	Грузовые железнодорожные перевозки, 2011 г.....	30
Таблица 10:	Азиатские автомобильные дороги (АА) в Армении.....	32
Таблица 11:	SWOT-анализ процедур торговли и транзита.....	34
Таблица 12:	Отобранные пилотные проекты в Армении.....	36

## ПЕРЕЧЕНЬ ИЛЛЮСТРАЦИЙ

Иллюстрация 1:	Общая карта Армении.....	4
Иллюстрация 2:	Торговые партнеры Армении.....	18
Иллюстрация 3:	Торговые партнеры Армении, торговый потенциал.....	19
Иллюстрация 4:	Торговый потенциал Армении со странами ТРАСЕКА и Европой.....	21
Иллюстрация 5:	Потенциал торговли с регионом ТРАСЕКА – Товарная структура импорта в Армению.....	23
Иллюстрация 6:	Потенциал торговли с регионом ТРАСЕКА – Товарная структура экспорта из Армении.....	25
Иллюстрация 7:	Железнодорожная карта Армении.....	28
Иллюстрация 8:	Автодорожная карта Армении.....	31



## СПИСОК АББРЕВИАТУР

AMD	Драм – государственная валюта Армении
HWG	Группа по гармонизации
LOGMOS	Логистические процессы и морские магистрали
SCIBM	Поддержка системы комплексного управлению границами на Южном Кавказе
UN	Организация Объединенных Наций (ООН)
АА	Азиатские автомобильные дороги
АБР	Азиатский банк развития
ВБ	Всемирный банк
ВТО	Всемирная торговая организация
ДТП	Дорожно-транспортное происшествие
ЕБРР	Европейский банк реконструкции и развития
ЕврАзЭС	Евразийское экономическое сообщество
ЕИСП	Европейский инструмент соседства и партнерства
ЕКМТ	Европейская конференция министров транспорта
ЕПС	Европейская политика соседства
ЕС	Европейский Союз
ЕСТР	Европейское соглашение, касающееся работы экипажей транспортных средств, производящих международные автомобильные перевозки
ЕЭК ООН	Европейской экономической комиссии ООН
ЗАО	Закрытое акционерное общество
КДПГ/CMR	Конвенция о договоре международной дорожной перевозки грузов
КУГ	Комплексное управление границами
МБРР	Международный банк реконструкции и развития
МДП	Международные дорожные перевозки (TIR)
МЛЦ	Международный логистический центр
ММ	Морские магистрали
МФО	Международная финансовая организация
ОАО	Открытое акционерное общество
ОМС	Основное многостороннее соглашение
ОСЖД	Организация сотрудничества железных дорог
ОЧЭС	Организации Черноморского экономического сотрудничества
ПРООН	Программа развития ООН
РА	Республика Армения
СМА	Европейское соглашение о международных автомагистралях



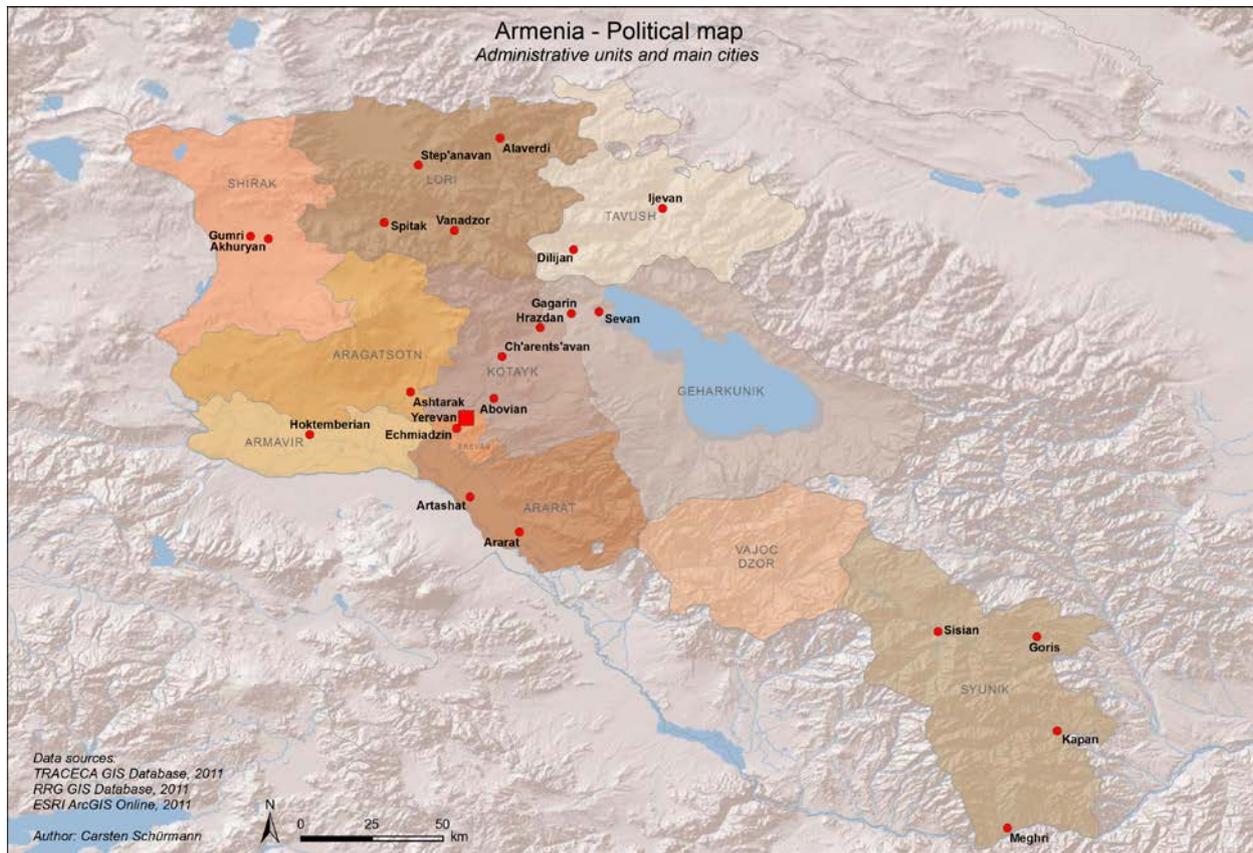


Логистические процессы и морские магистрали II

СМГС	Соглашение о международном железнодорожном грузовом сообщении
СНГ	Содружество Независимых Государств
ССБ	Стратегия сокращения бедности
СССР	Союз Советских Социалистических Республик
США	Соединенные Штаты Америки
ТАСИС	Техническая помощь Содруеству Независимых Государств
TEAM	Трансъевропейская автомагистраль
ТЕЖД	Трансъевропейская железная дорога.
ТРАСЕКА	Транспортный коридор Европа-Кавказ-Азия
ЭОД	Электронный обмен данными
ЭСКАТО ООН	Экономическая и социальная комиссия для Азии и Тихого океана Организации Объединенных Наций
ЮКЖД	Южно-Кавказская железная дорога



Иллюстрация 1: Общая карта Армении



Источник: ТРАСЕКА (2011)



## 1 ВВЕДЕНИЕ

Республика Армения расположена в юго-западной части Азии, на стыке юго-восточной части Европы. Страна занимает северо-восточную часть Армянского нагорья между Кавказом и Передней Азией (междуречье между средним течением Куры и Аракса). Она граничит на севере и востоке с Грузией и Азербайджаном, а на западе и юге – с Турцией и Ираном.

Автомобильный, железнодорожный и воздушный транспорт являются основными видами транспорта в Республике Армения. Протяженность железных дорог составляет 826,6 км (в действительности в эксплуатации находятся 725,6 км), автомобильных дорог – 7749 км, 1730 км из которых составляют дороги национального значения.

Среди ключевых проблем, выявленных в сфере транспорта, необходимо отметить следующие:

- В отношении автомобильного транспорта: отсутствие дорог в хорошем техническом состоянии, параметры дорог не соответствуют стандартам, что делает их непригодными для перевозки грузов; необходима модернизация тяжелого коммерческого автопарка;
- В отношении железнодорожного транспорта: имеется единственная основная железнодорожная магистраль, которая эксплуатируется в настоящее время, несмотря на острую необходимость восстановления и реконструкции отдельных ее участков и сооружений; необходима модернизация подвижного состава.

### Сотрудничество в рамках ТРАСЕКА

Армения также стала активным членом ТРАСЕКА после конференции в Брюсселе в мае 1993 года, положившей начало программе ТРАСЕКА.

По результатам исследования, проведенного в рамках «LOGMOS», десять прямых стран-бенефициаров проекта в целом имеют сходные нормативно-правовые основы для транспортного сектора, однако имеются также различающиеся в зависимости от политического контекста законы и правила.

Международные конвенции, а также региональные или двусторонние соглашения дополняют правовые условия, кроме того ожидаются изменения на национальном и региональном (ТРАСЕКА и другие группы) уровнях.

Анализ юридических вопросов, связанных с проектом «LOGMOS», фокусируется на транспортном законодательстве и соответствующих нормативных актах, а также на вышеупомянутых национальных, международных, региональных и двусторонних конвенциях и соглашениях, имеющих прямое или косвенное влияние на наземные виды транспорта с приоритетом для морских и интермодальных перевозок<sup>1</sup>.

Программа ТРАСЕКА была инициирована в 1993 году как один из компонентов межправительственной программы ТАСИС. Активное участие Армении началось в сентябре 1998 года после подписания без каких-либо ограничений многостороннего соглашения (ОМС) по развитию транспортного коридора Европа-Кавказ-Азия, которое

---

<sup>1</sup> Приложение 3 к Отчету о ходе осуществления проекта II «Обзорное исследование правовых основ», проведенное в рамках проекта «LOGMOS», можно скачать по ссылке: [Progress Report 2, Annex 3 - Introduction to Legal Case Study](#)



**Логистические процессы и морские магистрали II**

также подписали Азербайджан, Болгария, Грузия, Казахстан, Кыргызстан, Молдова, Румыния, Таджикистан, Турция, Узбекистан и Украина.

После создания Межправительственного комитета и Постоянного Секретариата ТРАСЕКА в 2000 году в Армении была создана Национальная комиссия ТРАСЕКА, возглавляемая Национальным секретарем.





## 2 НАЦИОНАЛЬНАЯ ТРАНСПОРТНАЯ ПОЛИТИКА

Государственным органом, осуществляющим регулирование и определяющим направления развития национальной транспортной политики, является Министерство Транспорта и Связи Республики Армения. В структуре министерства имеется Транспортное управление, в состав которого входят отделы транспортной политики и технической политики, Железнодорожное управление и Дорожностроительное управление.

Политика Армении в сфере транспорта была коренным образом пересмотрена после обретения страной независимости в 1991 году. Первая стратегия развития, подготовленная при содействии Всемирного банка, была принята в 1997 году. Ее приоритетные направления включали либерализацию транспортного сектора и реструктуризацию организационной структуры.

Сегодняшняя национальная транспортная политика Армении определяется двумя основными документами:

- Стратегией развития транспортного сектора Армении до 2020 года, утвержденной в 2009 году;
- Национальной стратегией транспортной безопасности Армении, также утвержденной в 2009 году.

Стратегия развития транспортного сектора Армении направлена на усовершенствование управления, инфраструктуры и технологий с целью достижения максимальной эффективности транспортного сектора до 2020 года и предусматривает долгосрочное процветание за счет создания эффективных, экономичных, экологических и социально устойчивых транспортной инфраструктуры и услуг.

Стратегия преследует следующие основные цели:

- Создание эффективных и экономичных объектов транспортной инфраструктуры и услуг в масштабе всей страны;
- Упрощение трансграничных процедур для торговли;
- Экологичность и социальная устойчивость транспортной инфраструктуры и услуг.

Стратегические задачи включают:

- поэтапное обновление международных и межгосударственных автомобильных коридоров;
- восстановление и развитие инфраструктуры до достижения соответствующих стандартов;
- организация надежного техобслуживания транспортной инфраструктуры за счет адекватного финансирования и эффективного управления;
- уменьшение заторов в результате управления спросом на транспортные услуги и сбалансированного предложения услуг различных видов транспорта;
- усиление контроля и регулирование предоставления услуг и эксплуатации инфраструктуры;
- усовершенствование институциональной структуры и повышение ответственности менеджмента;



## Логистические процессы и морские магистрали II

- разработка средне- и долгосрочного планирования и управление финансовыми ресурсами;
- улучшение логистики и расширение применения информационных технологий в транспортном секторе;
- усиление безопасности на транспорте и охраны окружающей среды;
- привлечение международной поддержки для удовлетворения национальных потребностей в области развития транспорта.

Этот документ также содержит программу действий, предусматривающую инвестиционные проекты и политические реформы, которые должны быть реализованы в период с 2009 по 2020 год. Выделенный бюджет составляет 2,2 млрд. долларов США.

Национальная стратегия транспортной безопасности Армении представляет собой пятилетний план действий, направленный на сокращение дорожно-транспортных происшествий со смертельным исходом на 10%. Для достижения этой цели был выделен бюджет в размере 10 млн. долларов США на улучшение дорожной инфраструктуры, реализацию конкретных мер и информационную политику. Стратегические цели этого плана предусматривают:

- формирование новой институциональной структуры, отвечающей за реализацию стратегии, в том числе
- создание Совета по безопасности дорожного движения Армении и Секретариата; организация обучения для сотрудников Секретариата;
- создание комплексной национальной базы данных о ДТП для информирования будущей деятельности;
- улучшение политики и программ в области дорожной безопасности, обеспечение мониторинга и оценки схем;
- расширение использования удерживающих приспособлений (ремней безопасности) и велосипедных / мотоциклетных шлемов;
- повышение эффективности применения санкций за превышение скорости и вождения в нетрезвом состоянии
- повышение культуры поведения участников дорожного движения, особенно уязвимых участников дорожного движения;
- реализация инженерных мер по обеспечению безопасности дорожного движения;
- обеспечение мониторинга и оценки деятельности.

Кроме того, Армения также имеет членство в следующих международных организациях: ЕЭК ООН, ОСЖД, СНГ, ЧЭС, ЭСКАТО, Всемирная таможенная организация и Международный транспортный форум (ЕКМТ), а также играет роль наблюдателя в ЕврАзЭС. Армения также принимает участие в реализации проектов Трансъевропейской железной дороги (ТЕЖД) и Трансъевропейской автомагистрали (TEAM).



### 3 ЗАКОНОДАТЕЛЬНАЯ БАЗА В ОБЛАСТИ ТРАНСПОРТА

С 1991 года национальная правовая база Армении была значительно обновлена. В настоящее время национальное законодательство Армении включает следующие законы в области транспорта:

- Закон «О транспорте» (1998 г.) регулирует правовые, экономические и организационные нормы в области транспортной деятельности, определяет права и обязанности участников, вовлеченных в транспортную деятельность, и осуществляет защиту их законных интересов. В частности, закон определяет основные понятия транспорта и транспортной деятельности, транспортной системы и транспортных услуг (Статья 1), государственное регулирование в сфере транспортной деятельности и транспортной системы (Статьи 4, 5), лицензирование транспортной деятельности (Статья 8), основные положения о транспортной деятельности (Статьи 8-15), безопасность и ответственность в процессе перевозки (Статьи 16-27).
- Закон «О дорожных сборах» (1998 г.)
- Закон «О лицензировании» (2001 г.) определяет виды деятельности, подлежащие лицензированию, и регулирует процедуру лицензирования. Некоторые положения Закона о лицензировании относятся к транспортной отрасли. Таким образом, некоторые виды транспортной деятельности подлежат лицензированию, а именно: «Деятельность по организации регулярных перевозок пассажирскими транспортными средствами общего пользования» и «Деятельность по организации перевозки пассажиров на такси» в соответствии со статьей 43 «16. Транспортный сектор» (в силе с декабря 2006 года). Еще одной важной областью лицензирования в транспортном секторе является «Деятельность по технической диагностике транспортных средств» (в силе с 19 июня 2007 года). Положения этой статьи устанавливают, что данная функция должна выполняться лицензированными коммерческими организациями. «Организация деятельности железнодорожного транспорта» - Статья 43 определяет виды деятельности, которые также должны быть лицензированы. Еще одним видом лицензируемой деятельности, который включен в закон о лицензировании, является обучение вождению транспортных средств.
- Закон «Об автомобильном транспорте» (2006 г.) регулирует правовые и экономические отношения в области организации и осуществления деятельности транспортных средств в Армении, эксплуатации транспортных средств, перевозки пассажиров, багажа и грузов, отношения, связанные с безопасностью транспортных услуг, а также права и обязанности юридических и физических лиц, участвующих в этом процессе. В частности, закон определяет основные понятия в области автомобильного транспорта, сферу автомобильного транспорта, деятельность автомобильного транспорта (Статья 1), задачи и принципы законодательного регулирования в сфере автомобильного транспорта (Статья 3), государственное регулирование и управление в сфере автомобильного транспорта (Статьи 5,6), лицензирование и страхование (Статья 8), организационные вопросы перевозки пассажиров, багажа и товаров автомобильным транспортом (Статьи 9-20), права, обязанности и ответственность перевозчика и клиента (Статьи 21- 25), требования безопасности при перевозке автомобильным транспортом (Статьи 26-28).



## Логистические процессы и морские магистрали II

- Закон «О транспортной инспекции Республики Армения» (2006 г.) регулирует правовые, экономические и организационные вопросы деятельности Транспортной инспекции Армении, а также отношения, связанные с проверкой участников движения на соответствие требованиям транспортного законодательства Армении при организации транспортного процесса. В частности, Статья 6 Закона определяет функции Транспортной инспекции в 18 областях транспортного регулирования, в том числе: 1) осуществление контроля транспортного законодательства, лицензий в сфере транспортной деятельности, разрешений на международные перевозки, деятельности водного, электрического, железнодорожного транспорта и метро, законодательства о рекламе в сети автомобильных дорог общего пользования, технической эксплуатации подвижных структур, связанных с автомобильным транспортом, в целях обеспечения требований законодательства Республики Армения, 2) анализ дорожно-транспортных происшествий на общественном транспорте и их причин, и, в случае необходимости, принятие превентивных мер совместно с соответствующими государственными органами; в соответствии с законодательством Армении ведение кадастра самоходных дорожно-строительных машин и механизмов, водных и дорожно-транспортных средств.
- Закон «О железнодорожном транспорте» (2007 г.)
- Закон «О безопасности дорожного движения» (2007 г.) регулирует деятельность, связанную с безопасностью движения. Основной задачей закона является защита государственных и общественных интересов в сфере безопасности движения, в частности, предотвращение и сокращение дорожно-транспортных происшествий.
- Закон «О введении и пересмотре тарифов на предоставление услуг в области обязательного технического осмотра транспортных средств с помощью технических средств идентификации дефектов» (2007 г.).

Кроме того, в рамках переговоров между Арменией и Европейским союзом по «Соглашению об Ассоциации», которые стартовали 19 июля 2010 года, был одобрен план приоритетных действий по сближению правовых норм в области транспорта с нормами ЕС.

Республика Армения ратифицировала также 9 из 57 конвенций ЕЭК ООН по наземному транспорту, которые перечислены ниже:

- Европейское соглашение о международных автомагистралях (СМА), 1985 г., обеспечивающее международные и технические условия развития согласованной дорожной сети в регионе ЕЭК ООН;
- Конвенция о дорожном движении, 1968 г., направленная на облегчение международного дорожного движения и повышение безопасности дорожного движения путем принятия единообразных правил дорожного движения;
- Европейское соглашение, касающееся работы экипажей транспортных средств, производящих международные автомобильные перевозки (ЕСТР), 1970 г., направленное на предупреждение водителей и экипажей коммерческих автомобилей весом более 3,5 тонн или перевозящих более девяти человек, занятых в международных автомобильных перевозках, о недопущении вождения сверх положенного времени, так как это увеличивает риск серьезных дорожно-транспортных происшествий и может привести к неравенству в условиях конкуренции;





## Логистические процессы и морские магистрали II

- Конвенция о договоре международной дорожной перевозки грузов (КДПГ/CMR), 1956 г., облегчающая международные автомобильные перевозки, предоставляя общий договор перевозки, включая общую накладную и согласованные лимиты ответственности;
- Протокол к Конвенции КДПГ/CMR, (1978 г.), изменяющий положения Конвенции об ответственности перевозчика в случае утраты грузов;
- Таможенная конвенция о международной перевозке грузов с применением книжки МДП (1975 г.), устанавливающая процедуру, которая позволяет осуществлять международные перевозки грузов автомобильным транспортом или контейнеров от таможенного органа пункта отправления до таможенного органа пункта прибытия через любое необходимое число стран, без промежуточной проверки транспортируемых грузов и без предоставления финансовой гарантии на каждой границе;
- Международная конвенция об облегчении условий пересечения границ для железнодорожной перевозки грузов, (1952 г.), облегчающая пересечение границ по железной дороге, предусматривающая порядок и условия согласования и обеспечения высокого уровня эффективности контроля грузов, перевозимых по железной дороге, на границе между двумя соседними странами, а также
- Международная конвенция о согласовании условий проведения контроля грузов на границах (1982 г.), направленная на облегчение пересечения границ в ходе международных перевозок грузов за счет гармонизации и сокращения требований в отношении объема и продолжительности пограничного контроля.
- Таможенная конвенция, касающаяся контейнеров (1972 г.), устанавливающая стандарты для строительства контейнеров, а также систему согласований, и предусматривает временный ввоз и ремонт контейнеров с минимальными формальностями.

Республика Армения присоединилась также к Конвенции о международных перевозках грузов с применением книжки международного дорожного перевозчика (1975 г.) и Соглашению СМГС (о международном железнодорожном грузовом сообщении), повысив свой статус с наблюдателя до полноправного члена в 2002 г.

В дополнение к национальному законодательству в области транспорта, Армения установила двусторонние отношения со странами-бенефициарами «LOGMOS» (см. Таблицу 1).

**Таблица 1: Двусторонние соглашения со странами-бенефициарами «LOGMOS»**

Страны	Области транспорта				Таможня
	Морские пути	Автодороги	Железные дороги	Общие вопросы	
Азербайджан					
Болгария		О международных автомобильных перевозках 10.04.1995	--	О сотрудничестве в области транспорта 01.12.1999	О сотрудничестве и взаимной помощи в таможенных вопросах 01.12.1999



Логистические процессы и морские магистрали II

<b>Грузия</b>		О международных автомобильных перевозках 25.04.2006	О координации деятельности железнодорожного транспорта 19.05.1993	О основных принципах транзитных перевозок 19.05.1993	Об основных принципах в области таможенного дела 24.06.1993 О сотрудничестве и взаимной помощи в таможенных вопросах 15.10.2007
<b>Казахстан</b>		О международных автомобильных перевозках 06.11.2006	--	--	О сотрудничестве и взаимной помощи в таможенных вопросах 02.09.1999
<b>Кыргызстан</b>		О международных автомобильных перевозках 21.04.1997			О сотрудничестве и взаимном признании таможенных документов и таможенном обеспечении 14.02.1996
<b>Молдова</b>		О международных автомобильных перевозках 30.10.1996			О сотрудничестве и взаимной помощи в таможенных вопросах 14.02.1996
<b>Румыния</b>		О международных автомобильных перевозках 25.03.1996		О международных комбинированных перевозках 03.07.1999	О сотрудничестве и взаимной помощи в таможенных вопросах 31.10.2001
<b>Таджикистан</b>					О сотрудничестве и взаимной помощи в таможенных вопросах 08.06.1995



Туркменистан		О международных автомобильных перевозках 27.06.1995	--	Об основных принципах отношений в области транспорта 15.10.1992	О сотрудничестве и взаимной помощи в таможенных вопросах 30.07.1993 Об основных принципах в области таможенного дела 24.08.1993
Турция					
Узбекистан		О международных автомобильных перевозках 20.08.1992			
Украина		О автотранспортном сообщении 22.07.1997	О координации деятельности железнодорожного транспорта 24.12.1999	--	О сотрудничестве и взаимной помощи в таможенных вопросах 07.10.1994

Двусторонние соглашения были также подписаны с Исламской Республикой Иран, граничащей с Арменией на юге, в т. ч.:

- Соглашение о международных перевозках грузов. Подписано в 1995 году;
- Соглашение между Правительством Республики Армения и Правительством Исламской Республики Иран о взаимной административной помощи в целях надлежащего применения таможенного законодательства и предупреждения и расследования таможенных правонарушений и борьбы с ними. Подписано 27.12.2001;
- Меморандум о взаимопонимании между Министерством транспорта и коммуникаций Республики Армения и Министерством дорог и коммуникаций Исламской Республики Иран о сотрудничестве по вопросам железнодорожного транспорта и строительстве прямой железнодорожной линии между Республикой Армения и Исламской Республикой Иран. Подписано в 2009 г.



#### **4 НАЦИОНАЛЬНАЯ ПОЛИТИКА И ЗАКОНОДАТЕЛЬСТВО В СФЕРЕ ТОРГОВЛИ И ТРАНЗИТА**

Государственное регулирование Республики Армения в сфере торговли и услуг направлено на согласование юридических и договорных отношений, выявление и решение существующих проблем, создание условий для равной конкуренции в транспортном секторе, защиту интересов армянского бизнеса на национальном и международном рынках, а также установление сотрудничества между государственными органами и неправительственными организациями.

В последнее время внешнеэкономическая деятельность Республики Армения строится на принципах либерализации, выполнении международных обязательств РА, создании благоприятных условий для предприятий, участвующих во внешнеэкономической деятельности, а также продвижении отечественного экспорта.

Основными документами, регламентирующими торговлю и транзит в Армении, являются:

- Таможенный кодекс;
- Закон об электронном документообороте и электронной цифровой подписи;
- Национальная программа создания «Инновационного центра» для развития бизнеса и улучшения инвестиционного климата в Армении (концепция);
- Процедура создания Свободной экономической зоны в аэропорту «Звартноц» Республики Армения;
- Стратегия развития Таможенной администрации Республики Армения на 2008-2012 годы.

Таможенный кодекс Армении соответствует требованиям ВТО и международным стандартам. Требуется сертификат происхождения или другие соответствующие документы в целях обеспечения исключений, предусмотренных международными соглашениями, для товаров, перемещаемых через таможенные границы Армении. Армения имеет соглашение с Россией, Беларусью, Украиной, Молдовой, Кыргызстаном, Туркменистаном, Казахстаном, Таджикистаном, Узбекистаном «О свободной торговле и создании зоны свободной торговли» в отношении товаров, происходящих из этих стран и ввозимых на таможенную территорию Армении, с освобождением от таможенных пошлин.

В соответствии с этим соглашением товары, происходящие из Армении, освобождаются от таможенных пошлин при ввозе в вышеупомянутые страны. Исходя из положений указанного соглашения, документом, подтверждающим страну происхождения товара, является Сертификат происхождения. Транзитные перевозки грузов и транспортных средств через территорию Армении регулируются Таможенным кодексом и постановлением Правительства № 887 "Об утверждении порядка транзитного перемещения товаров и транспортных средств через таможенную территорию Армении и случаях обязательного таможенного сопровождения».

Трансграничное сотрудничество является неотъемлемой частью Европейской политики соседства (ЕПС), которая дает возможность европейским государствам-членам ЕС и государствам-партнерам инициировать региональное сотрудничество. Программы приграничного сотрудничества, которые реализуются в рамках ЕИСП, охватывают страны Восточной Европы, Южного Кавказа, а также страны Восточного и Южного Средиземноморья. Армения принимает участие в одной из программ приграничного сотрудничества для Черноморского региона, которая закреплена в Совместной операционной программе «Черное море 2007-2013».





## Логистические процессы и морские магистрали II

Кроме того, Армения является бенефициаром проекта по «Интегрированному управлению границами на Южном Кавказе», финансируемого Европейским Союзом.

Наконец, членство Армении в ВТО берет свое начало в 2003 году. В этом контексте Армения подписала региональное соглашение о торговле с Казахстаном, Молдовой, Россией, Туркменистаном, Украиной, Грузией и Кыргызстаном. Армения также стала членом регионального соглашения о торговле, подписанного между странами СНГ в 1994 году. Кроме того, следует отметить заявление, сделанное 18 октября 2011 года, о создании Договора о свободной торговле между некоторыми членами СНГ (Армения, Белоруссия, Казахстан, Кыргызстан, Молдова, Россия, Таджикистан и Украина).



## 5 ИНВЕСТИЦИИ В ТРАНСПОРТНО-ЛОГИСТИЧЕСКИЙ СЕКТОР АРМЕНИИ

Инвестиционная политика является частью общей экономической политики Армении и служит важным инструментом экономического роста. Политика в области инвестиций направлена на создание благоприятной среды, снижение непрозрачности норм и правил, выявление и укрепление конкурентных преимуществ страны, рост инвестиционных вложений, развитие рыночной инфраструктуры и т.д.

В этой сфере Армения практикует либеральный подход, который изложен в соответствующем законодательстве, в частности, в Законе «Об иностранных инвестициях» (принят в 1994 году) и в Концепции инвестиционной политики (принята в 2005 году), а также в других законодательных актах, регулирующих экономические условия в отношении инвестиций.

Транспортная политика Армении осуществляется с учетом необходимости создания интегрированной евроазиатской транспортной системы, разработки согласованных правовых и нормативных механизмов, а также привлечения инвестиций в транспортный сектор. За последние годы около 350 млн. долларов США было инвестировано в транспортный сектор Армении. Из этой суммы правительство выделяло ежегодно до 45-50 млн. долларов США. Значительное внимание в настоящее время уделяется модернизации транспортной инфраструктуры, в частности, реконструкции сельских дорог и дорожных сооружений (мостов и туннелей).

В рамках программы ТРАСЕКА Европейская комиссия поддерживает текущие инициативы по оказанию технической помощи и инвестиционных проектов. Помимо ТРАСЕКА, в развитие транспортной инфраструктуры и логистики в Армении инвестиции осуществляют Всемирный банк, АБР и ЕБРР.

**Таблица 2: Проекты, осуществляемые в Армении при поддержке МФО**

Название проекта	Год утверждения	Подсектор	Общая стоимость проекта	Финансирование МФО
Международный аэропорт Звартноц – II очередь	2012	Воздушный транспорт	173 млн. \$	40 млн. \$ (АБР)
Проект модернизации Северного коридора Армении	2012	Автодороги	71,4 млн. \$	10,3 млн. \$ (ЕБРР)
Программа управления дорожными активами	2011	Автодороги	81 млн. \$	65 млн. \$ (ВБ)
Проект модернизации дорог местного значения	2010	Автодороги	50 млн. \$	40 млн. \$ (МБРР)
Автомобильный коридор «Север-Юг»	2009	Автодороги	962 млн. \$	500 млн. \$ (АБР)
Проект реконструкции сельских дорог	2006	Автодороги (реконстр.)	25,2 млн. \$	8,4 млн. \$ (Millennium Challenge Corp.)
Международный аэропорт Звартноц – пассажирский терминал	2006	Воздушный транспорт	62,89 млн. \$	20 млн. \$ (ЕБРР)





## 6 СТРАТЕГИЧЕСКИЕ ЗАДАЧИ

### 6.1 Задачи рынка

#### 6.1.1 Национальная торговля: экспорт и импорт

##### Мировые торговые партнеры

Армения занимает уникальную позицию среди стран ТРАСЕКА.

- Это единственная страна Кавказа, не имеющая выхода к морю.
- Основная часть коридора ТРАСЕКА «Восток – Запад», проходящая через Кавказ, не пересекает территорию Армении.
- В связи с политическими конфликтами Армения не имеет пунктов пересечения границ с соседними Турцией и Азербайджаном.

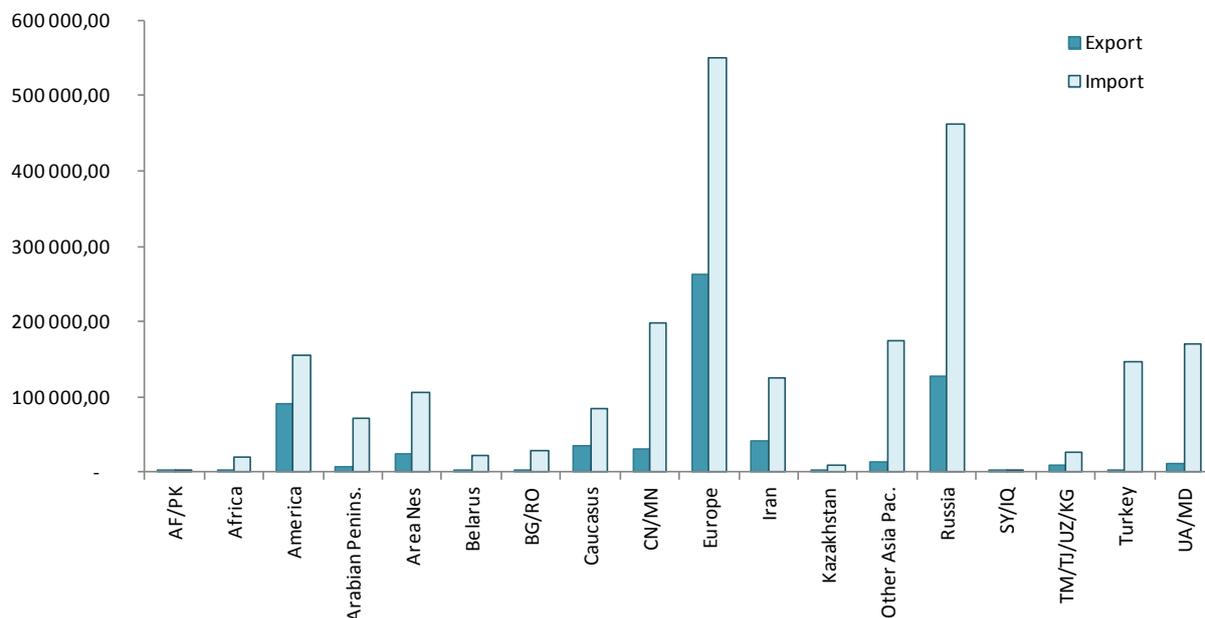
С учетом трех вышеупомянутых причин, большинство наземных товарных потоков Армении (за исключением торговли с Ираном) транспортируется через территорию Грузии, откуда они затем выходят на международные рынки с использованием коридоров ТРАСЕКА. В отличие от двух соседних стран Кавказа Армения не является транзитной страной. Поэтому специфика товарных потоков Армении отличается от таковой большинства соседних стран.

Как показано на Иллюстрации 2, Армения является нетто-импортером товаров. В 2010 году объем импорта достиг 2 357,5 млрд. евро, в то время как объем экспорта составил 666 млрд. евро. В структуре торгового баланса в отношениях с каждым торговым партнером преобладает импорт. Это легко объясняется особенностями географического положения и геополитической ситуации страны. Основными торговыми партнерами Армении являются страны Европы и Россия. На них совместно приходится 46,49% от общего объема внешней торговли Армении. За ними следуют США (8,20%), Китай (7,54%) и страны Азии и Тихоокеанского бассейна (6,25%).

Доля международной торговли Армении со странами ТРАСЕКА невелика по сравнению с общим объемом торговли (15,4%). Основными торговыми партнерами Армении среди этих стран являются Украина / Молдова, Иран и Кавказ (см. Таблицу 3). Торговый обмен со странами Центральной Азии и западной части ТРАСЕКА (Болгарией и Румынией) практически отсутствует (см. Таблицу 3).



Иллюстрация 2: Торговые партнеры Армении, 2010 г., тысяч. евро



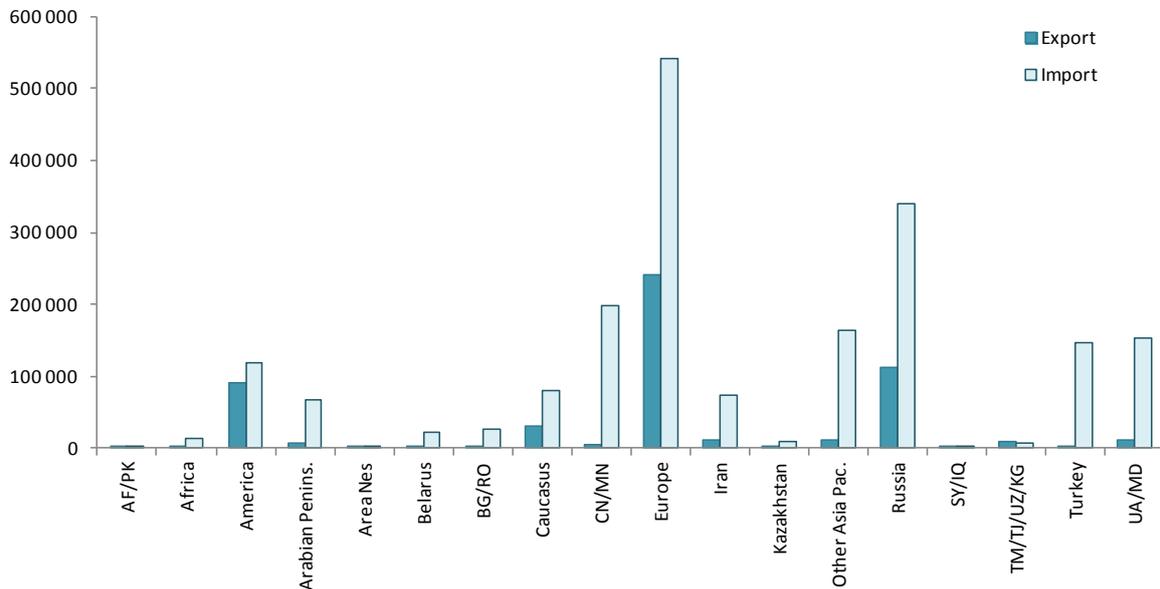
Источник: Расчеты, основанные на данных Eurostat и UN Comtrade

Анализ потенциальных товарных потоков Армении (с выводом за скобки навалочных грузов) имеет большое значение для коридоров ТРАСЕКА. Он показывает, во-первых, что общий объем торгового потенциала составляет две трети от общего объема торговли (1 819 млрд. евро / 2 718 млрд. евро). Импорт по-прежнему значительно преобладает над экспортом. Если посмотреть на распределение торговых потоков между партнерами, существенных изменений не наблюдается (Таблица 3). На Европу приходится наибольшая доля торговли (31,15%), затем идут Россия (18%), США (8,32%) и Китай (8,04%). Объем торговли со странами ТРАСЕКА немного выше и составляет почти 20%.

Таким образом, взаимоотношения Армении со странами ТРАСЕКА имеют двоякий характер. Хотя страны ТРАСЕКА не являются основными торговыми партнерами Армении, коридор ТРАСЕКА (в частности, его западная часть) имеет важное значение для выхода на международные рынки.



**Иллюстрация 3: Торговые партнеры Армении, торговый потенциал, 2010 г., тысяч. евро**



Источник: Расчеты, основанные на данных Eurostat и UN Comtrade

**Таблица 3: Распределение торговых партнеров Армении, 2010 г., % от объема**

Зоны	Все продукты		Все продукты всего	Кроме минерального топлива и руд		Кроме минерального топлива и руд всего
	Импорт	Экспорт		Импорт	Экспорт	
Америка	6,64%	13,75%	8,20%	5,99%	16,73%	8,32%
Аравийский полуостров	3,08%	0,95%	2,61%	3,42%	1,16%	2,93%
Афганистан-Пакистан	0,08%	0,04%	0,07%	0,10%	0,05%	0,09%
Африка	0,86%	0,18%	0,71%	0,67%	0,22%	0,57%
Беларусь	0,95%	0,56%	0,87%	1,14%	0,68%	1,04%
Болгария-Румыния	1,27%	0,07%	1,00%	1,34%	0,09%	1,07%
Др. страны Азии и Тихоок. региона	7,41%	2,13%	6,25%	8,32%	2,19%	6,99%
Европа	23,34%	39,45%	26,89%	27,49%	44,35%	31,15%
Иран	5,30%	6,14%	5,49%	3,77%	2,14%	3,42%
Кавказ	3,54%	5,31%	3,93%	4,11%	5,48%	4,40%
Казахстан	0,40%	0,34%	0,39%	0,48%	0,42%	0,47%
Китай-Монголия	8,37%	4,60%	7,54%	10,03%	0,87%	8,04%
Кырг-Тадж-Турк-Узб	1,08%	1,47%	1,17%	0,33%	1,77%	0,65%
Прочие зоны	4,52%	3,53%	4,30%	0,09%	0,71%	0,22%
Россия	19,59%	19,21%	19,50%	17,30%	20,49%	17,99%
Сирия-Ирак	0,14%	0,06%	0,12%	0,17%	0,07%	0,15%
Турция	6,22%	0,34%	4,93%	7,41%	0,42%	5,89%
Украина-Молдова	7,19%	1,85%	6,01%	7,84%	2,16%	6,61%
<b>Всего</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>

Источник: Расчеты, основанные на данных Eurostat и UN Comtrade



Исследование торговых потоков из/в Армению целесообразно завершить анализом их соответствующего оценочного тоннажа. В Таблице 4 ниже показано, что тоннаж экспорта составляет всего 1/6 тоннажа импорта. Также можно отметить, что более половины экспорта, с точки зрения потенциального тоннажа, предназначено для стран Кавказа (56,76%). Что касается импорта, наибольший торговый оборот Армении приходится на Украину / Молдову (32.18%), за которыми почти с равными долями следуют Турция (19,86%), Кавказ (18,63%) и Европа (17,96%).

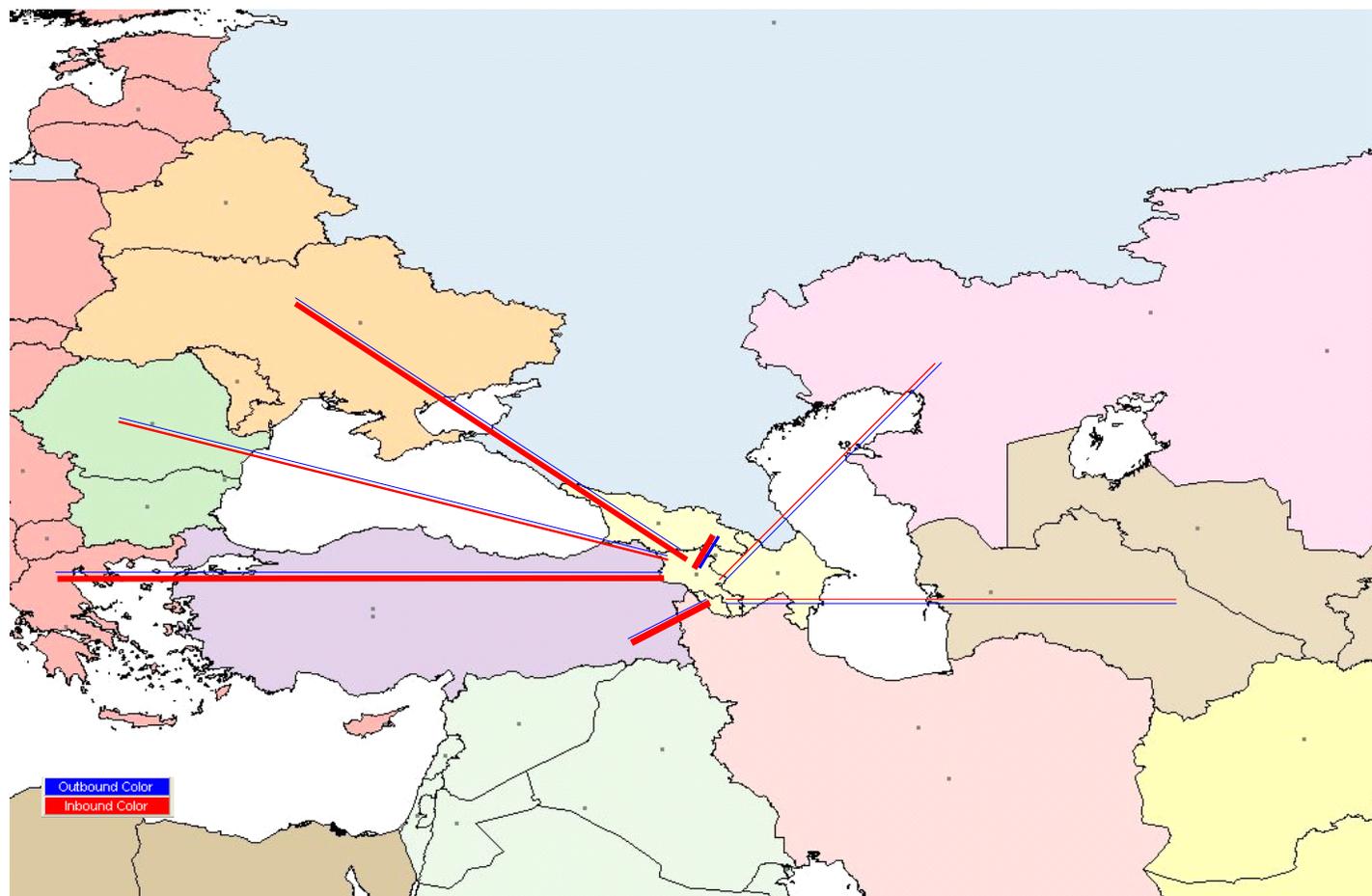
**Таблица 4: Торговый потенциал Армении со странами ТРАСЕКА и Европой, 2010 г., в тоннах и %**

Зоны	Тоннаж		Доля в объеме торговли со странами ТРАСЕКА и Европой	
	Экспорт	Импорт	Экспорт	Импорт
Болгария-Румыния	232,7	42 934,3	0,22%	6,63%
Кавказ	61 395,0	120 660,8	56,76%	18,63%
Казахстан	587,8	27 244,5	0,54%	4,21%
Европа	21 778,3	116 349,0	20,13%	17,96%
Кырг-Тадж-Турк-Узб	1 646,4	3 486,9	1,52%	0,54%
Турция	3 949,1	128 678,3	3,65%	19,86%
Украина-Молдова	18 573,0	208 474,5	17,17%	32,18%
<b>Всего</b>	<b>108 162</b>	<b>647 828</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>

Источник: Расчеты, основанные на данных Eurostat и UN Comtrade



Иллюстрация 4: Торговый потенциал Армении со странами ТРАСЕКА и Европой, 2010 г., в тоннах



Источник: Расчеты, основанные на данных Eurostat и UN Comtrade



### 6.1.2 Торговые партнеры в регионе ТРАСЕКА

В целях перспективного развития транспортной инфраструктуры и логистических центров для расширения торговли между странами ТРАСЕКА важно также рассмотреть товарную структуру торговых потоков. На Иллюстрации 5 и в Таблице 5 ниже подробно показана структура импорта в Армению из других стран ТРАСЕКА и Европы.

Можно сделать следующие заключения:

- Объемы импорта весьма неравноценны. Импорт из Украины/Молдовы достигает 208,5 тыс. тонн, в то время как импорт из стран юго-восточной части ТРАСЕКА не превышает 3,5 тыс. тонн.
- В целом, в составе торговых притоков преобладают оборудование из неблагородных металлов и продукты растительного происхождения. За ними следуют товарные категории «изделия из древесины» и «продовольственные товары».

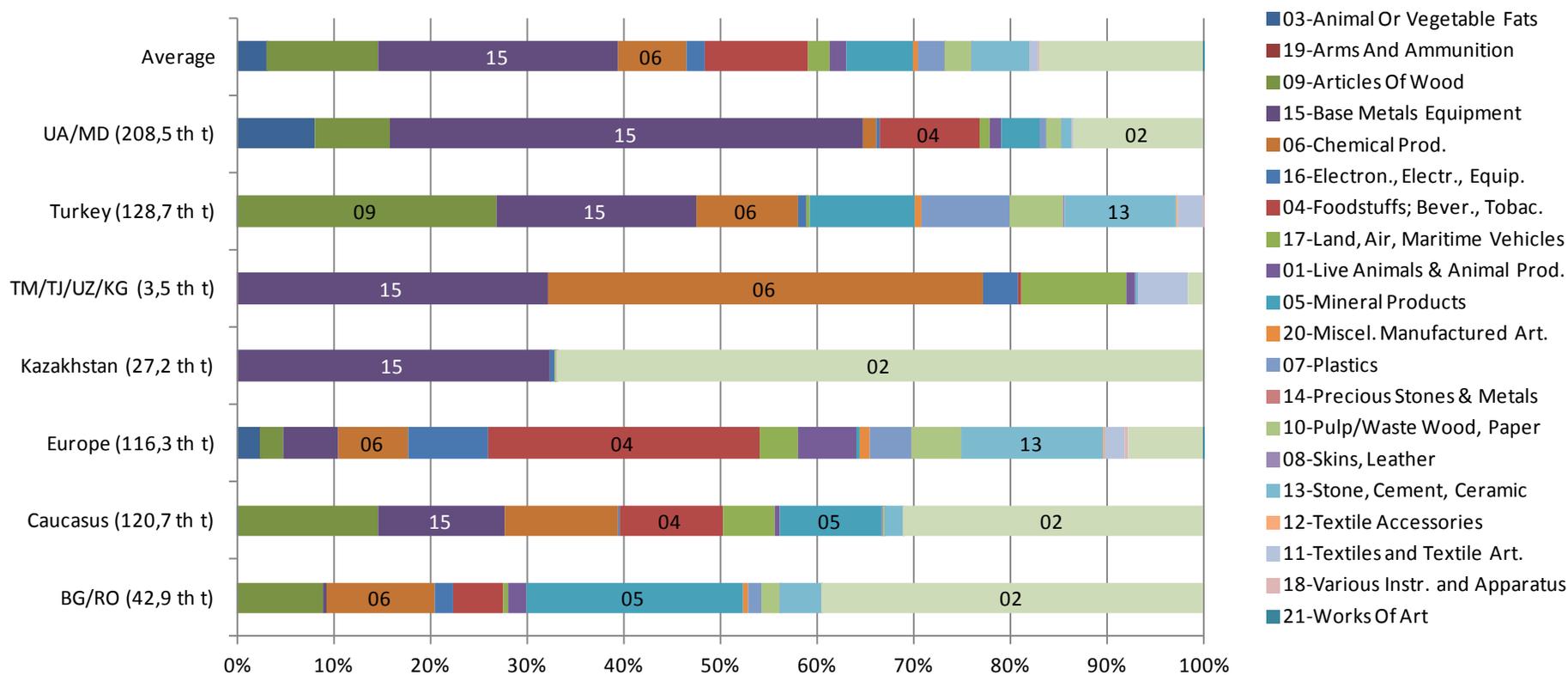
Товары категории «оборудование из неблагородных металлов», в основном, импортируются из Украины и Турции (см. Таблицу 5). Растительные продукты поступают, главным образом, из стран Кавказа и Украины. Следует также отметить, что структура импорта по всем торговым партнерам значительно диверсифицирована. Единственным исключением является Казахстан, откуда ввозятся только три вида товаров: оборудование из неблагородных металлов, электроника и продукты растительного происхождения.

В товарной структуре экспорта, в целом, преобладают «минеральные продукты», затем идут «оборудование из неблагородных металлов» и «камень, цемент, керамика» (см. Иллюстрацию 6 и Таблицу 6). Тем не менее, она в значительной степени варьируется от страны к стране. Например, в экспорте на Кавказ преобладают минеральные продукты, в то время как экспорт в Европу, преимущественно, составляет оборудование из неблагородных металлов. Исключение составляет Турция, где два основных вида товаров занимают равную долю с «пищевыми продуктами, напитками, табачными изделиями».



Логистические процессы и морские магистрали II

Иллюстрация 5: Потенциал торговли с регионом ТРАСЕКА – Товарная структура импорта в Армению, 2010 г., в тоннах и %



Источник: Расчеты, основанные на данных Eurostat и UN Comtrade



Таблица 5: Потенциал торговли с регионом ТРАСЕКА – Товарная структура импорта в Армению 2010 г., в тоннах

Категории товаров	Болг.-Рум.	Европа	Кавказ	Казахстан	Кырг-Тадж-Турк-Узб	Турция	Укр.-Молд.
Животные или растительные жиры	n/a	2 780,10	95,48	n/a	n/a	1,78	16 730,16
Оружие и боеприпасы	n/a	68,92	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a
Изделия из древесины	3 842,50	2 700,99	17 617,33	n/a	n/a	34 509,70	16 438,93
Основные металлы и оборудование	166,00	6 636,21	15 682,91	8 822,75	1 121,60	26 637,88	101 872,61
Химическая продукция	4 785,10	8 495,65	14 103,00	1,05	1 570,33	13 539,65	2 782,72
Электронное и электротехническое оборудование	821,70	9 551,76	280,20	147,23	122,73	1 198,58	956,08
Продукты питания, напитки, табачные изделия	2 190,60	32 672,61	12 815,88	0,41	16,71	0,17	21 336,40
Наземные, воздушные, морские транспортные средства	242,00	4 730,83	6 437,70	2,07	379,36	323,52	2 106,89
Живые животные и продукты животного происхождения	800,90	7 005,00	792,25	n/a	25,16	n/a	2 534,33
Минеральные продукты	9 611,80	226,50	12 632,35	n/a	0,11	13 918,65	8 343,28
Различные промышленные товары	212,80	1 350,94	51,61	1,27	0,26	947,56	181,44
Пластмассы	593,30	4 922,05	199,92	3,29	7,18	11 674,51	1 270,94
Драгоценные камни и металлы	n/a	10,50	0,16	n/a	n/a	0,72	0,01
Целлюлоза/древесные отходы, бумага	859,60	6 034,41	133,74	20,30	n/a	7 271,45	3 363,75
Шкуры животных, кожа	0,30	61,66	13,33	0,00	0,01	76,48	1,11
Камень, цемент, керамика	1 832,20	17 035,68	2 230,47	0,19	5,03	14 997,59	2 152,52
Текстильные аксессуары	4,50	106,16	2,79	n/a	0,01	151,77	10,66
Текстиль и текстильные изделия	10,50	2 510,55	18,19	0,03	179,19	3 424,90	129,19
Инструменты и аппаратура	1,10	259,68	5,48	0,64	n/a	3,42	21,43
Растительные продукты	16 959,40	9 186,61	37 548,04	18 245,26	59,23	n/a	28 242,10
Произведения искусства	n/a	2,20	0,00	n/a	n/a	n/a	n/a
<b>Импорт всего</b>	<b>42 934,30</b>	<b>116 349,02</b>	<b>120 660,82</b>	<b>27 244,50</b>	<b>3 486,90</b>	<b>128 678,33</b>	<b>208 474,54</b>

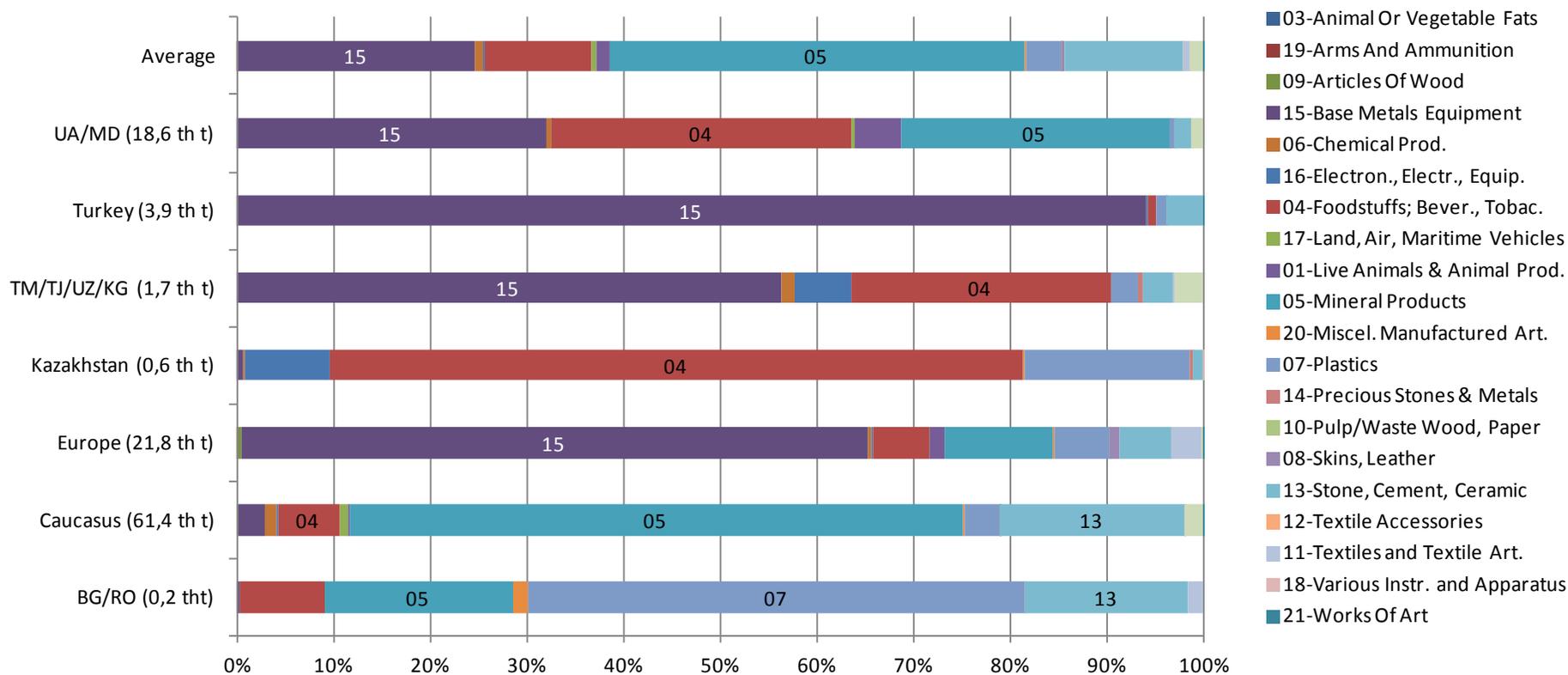
Источник: Расчеты, основанные на данных Eurostat и UN Comtrade





Логистические процессы и морские магистрали II

Иллюстрация 6: Потенциал торговли с регионом ТРАСЕКА – Товарная структура экспорта из Армении, 2010 г., в тоннах и %



Источник: Расчеты, основанные на данных Eurostat и UN Comtrade



Таблица 6: Потенциал торговли с регионом ТРАСЕКА – Товарная структура экспорта из Армении, 2010 г., в тоннах

Категории товаров	Болг.-Рум.	Европа	Кавказ	Казахстан	Кырг-Тадж-Турк-Узб	Турция	Укр.-Молд.
Животные или растительные жиры	n/a	0,00	n/a	n/a	n/a	n/a	0,06
Оружие и боеприпасы	n/a	10,80	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a
Изделия из древесины	0,00	83,60	93,72	0,15	n/a	0,00	n/a
Основные металлы и оборудование	0,60	14 130,68	1 736,58	3,27	926,27	3 716,77	5 937,20
Химическая продукция	n/a	59,90	664,79	1,78	24,15	n/a	107,90
Электронное и электротехническое оборудование	0,00	31,51	86,58	51,84	95,20	3,32	12,64
Продукты питания, напитки, табачные изделия	20,50	1 275,01	3 978,78	421,03	442,70	34,65	5 758,59
Наземные, воздушные, морские транспортные средства	0,00	17,91	465,21	n/a	n/a	n/a	38,20
Живые животные и продукты животного происхождения	n/a	347,70	187,73	n/a	n/a	n/a	913,08
Минеральные продукты	45,40	2 442,73	38 857,49	n/a	2,07	n/a	5 140,18
Различные промышленные товары	3,80	6,52	97,19	0,51	0,05	n/a	1,03
Пластмассы	119,40	1 243,30	2 225,74	100,97	44,52	40,29	109,91
Драгоценные камни и металлы	0,10	11,10	0,31	1,87	8,84	0,01	n/a
Целлюлоза/древесные отходы, бумага	n/a	8,30	87,15	0,10	0,06	0,06	0,08
Шкуры животных, кожа	n/a	229,10	9,38	n/a	n/a	n/a	0,01
Камень, цемент, керамика	39,30	1 150,88	11 707,75	5,45	51,49	150,24	303,63
Текстильные аксессуары	n/a	0,50	8,09	0,05	n/a	n/a	n/a
Текстиль и текстильные изделия	3,60	681,56	24,46	0,16	1,38	3,71	n/a
Инструменты и аппаратура	n/a	6,50	1,04	0,60	1,22	n/a	2,05
Растительные продукты	n/a	40,26	1 163,01	n/a	48,40	n/a	248,43
Произведения искусства	n/a	0,50	0,01	n/a	n/a	0,00	n/a
<b>Экспорт всего</b>	<b>232,70</b>	<b>21 778,35</b>	<b>61 395,02</b>	<b>587,78</b>	<b>1 646,37</b>	<b>3 949,05</b>	<b>18 572,98</b>

Источник: Расчеты, основанные на данных Eurostat и UN Comtrade



## 6.2 Задачи мультимодальных перевозок на базе морского транспорта

«LOGMOS» представляет собой интермодальные услуги по доставке грузов от двери до двери, поэтому все компоненты транспортной цепи могут рассматриваться в качестве возможных сегментов проектов «LOGMOS», в зависимости от их значимости для потенциальных торговых потоков «LOGMOS».

Портовые интерфейсы являются при этом критическими точками пересечения между наземным и морским транспортом с точки зрения операций, услуг, процедур и т.д.

### 6.2.1 Система портов и морские линии

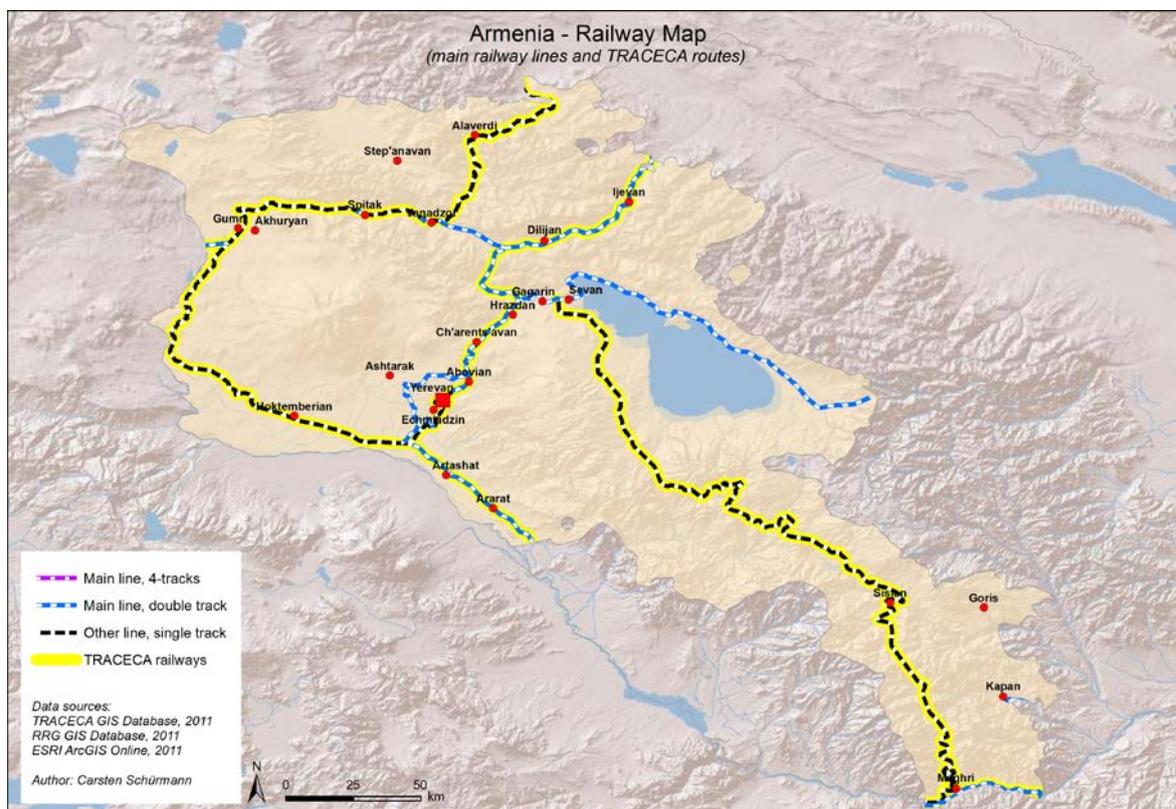
Армения не имеет выхода к морю и, соответственно, прибрежной линии. Наиболее доступными являются грузинские порты Поти и Батуми, расположенные на берегу Черного моря в 650 км от Еревана. Маршрут до иранских портов значительно длиннее (2000 км от Еревана) и дороже. Поскольку основными торговыми партнерами Армении являются страны Европы, Россия и Китай, грузы по этим направлениям транспортируются, главным образом, с использованием железнодорожных паромных линий из грузинских портов. Сухопутное сообщение с Россией возможно через Верхний Ларс - пункт пересечения границы между Грузией и Россией, но его открытие зависит от состояния российско-грузинских отношений и климатических условий.

С учетом этой ситуации грузинские порты и Черноморские морские маршруты имеют жизненно важное значение для экономики Армении. С 2008 года между станциями Кармир-Блур / Ереваном и портом Поти в Грузии циркулирует скоростной контейнерный поезд. Поезд совершает по 3 рейса в неделю в обоих направлениях, время в пути составляет 36 часов. Максимальная пропускная способность контейнерного поезда достигает 30 вагонов-платформ.



## 6.2.2 Наземные перевозки: железнодорожный транспорт

### Иллюстрация 7: Железнодорожная карта Армении



Источник: ТРАСЕКА (2011)

Железнодорожный транспорт имеет большое значение для поддержания надежного транспортного сообщения, содействия экономическому и социальному развитию Армении.

ЗАО «Южно-Кавказская железная дорога» (ЮКЖД) - филиал ОАО «Российские железные дороги» - является единственным железнодорожным оператором в Армении. 13 февраля 2008 года между правительством Армении и ЮКЖД был подписан Концессионный договор о передаче государственного ЗАО «Армянская железная дорога» в управление ЗАО «ЮКЖД» сроком на 20 лет. Общая сумма запланированных инвестиций составляет 572 млн. долларов США, в том числе 220 млн. долларов США планируется инвестировать в течение 2008-2013 гг. Подробная информация об инвестициях в рамках концессии представлена в Таблице 7 ниже:



Таблица 7: Концессионные инвестиции ЮКЖД в 2009-2020 гг. (млн. AMD)

Позиция	2009	2010	2011	2012	2013-2015	2016-2020
<b>Инфраструктура:</b>						
Замена ж/д путей	-	100	-	43	71	22
Ремонт ж/д путей	813	292	926	574	943	287
Прочая инфраструктура (мосты и т.д.)	3 525	4 295	3 766	3 216	5 282	1 608
Станции (вкл. станционные пути)	407	527	441	430	707	215
Прочие здания и оборудование (локомотивно-вагонные депо и др.)	3 525	1 216	1 910	1 099	1 805	549
Сигнально-коммуникационные системы	1 356	988	2 446	1 161	1 908	581
Объекты электроснабжения	3 931	4 444	4 915	5 339	8 771	2 670
<b>Промежуточный итог</b>	<b>13 557</b>	<b>11 862</b>	<b>14 404</b>	<b>11 862</b>	<b>19 487</b>	<b>5 932</b>
<b>Подвижной состав:</b>						
Электровагоны		685			343	
Маневровые тепловозы				212	1 480	
Вагоны пригородных электропоездов		208	139	69	69	69
Вагоны грузовые		143	117	365	1 294	1 523
Вагоны пассажирские	508				111	885
<b>Промежуточный итог</b>	<b>508</b>	<b>1 036</b>	<b>256</b>	<b>646</b>	<b>3 297</b>	<b>2 477</b>
<b>Всего (млн. AMD)</b>	<b>14 065</b>	<b>12 898</b>	<b>14 660</b>	<b>12 508</b>	<b>22 784</b>	<b>8 409</b>
<b>Всего (млн. USD)</b>	<b>46,6</b>	<b>42,7</b>	<b>48,5</b>	<b>41,4</b>	<b>75,4</b>	<b>27,8</b>

Источник: Стратегия развития транспортного сектора Армении до 2020 г.

Операционная деятельность ЗАО «ЮКЖД» была начата 1 июня 2008 года. Его миссия заключается в разработке и создании национального железнодорожного оператора и повышении качества услуг путем модернизации инфраструктуры железнодорожного транспорта, развития партнерства с соседними странами, осуществления национальных и международных пассажирских и грузовых перевозок в Армении. Более подробно, сферы компетенции компании охватывают:

- Грузовые и пассажирские (дальние и пригородные) перевозки;
- Объекты инфраструктуры и локомотивы;
- Текущий и капитальный ремонт подвижного состава;
- Строительство объектов инфраструктуры и т.д.



Компания осуществляет перевозки грузов на международных маршрутах (экспорт и импорт) и по территории Армении. Среди перевозимых грузов: цемент, зерно, масла и нефтепродукты, химические и минеральные удобрения.

Общая протяженность железнодорожных путей в Армении составляет 1 328,6 км (в том числе 780 км магистральных путей), однако эксплуатируются только 726 км. Двухпутные линии составляют 2,56% сети. Железнодорожные пути имеют российский стандарт колеи (1520 мм).

**Таблица 8: Основные параметры сети армянских железных дорог**

<b>Общая протяженность (км)</b>	<b>Колея (мм)</b>
780	1 520
<b>Электрификация (км)</b>	<b>Система электроснабжения</b>
764	3 кВ постоянного тока

Из них 726 км эксплуатируются в настоящее время ЮКЖД. Пропускная способность ЮКЖД составляет 50 млн. тонн грузов и 5,5 млн. пассажиров в год. Почти все железнодорожные линии являются однопутными, электрифицированными и оборудованными системами полуавтоматической блокировки и современными системами связи. В управлении ЮКЖД находятся 75 станций, в том числе четыре пограничные железнодорожные станции:

- 1 на границе с Грузией - Айрум / Садахло. Ее пропускная способность составляет 18 пар поездов в день;
- 1 на границе с Турцией - Ахурян / Догукапи и
- 2 на границе с Азербайджаном Эрасх / Велидаг и Иджеван / Бархударли.

ЮКЖД имеет 49 собственных электрических и 30 дизельных локомотивов, а также 1 839 грузовых и 135 пассажирских вагонов.

С распадом СССР объем железнодорожных грузовых перевозок сократился. Основными причинами были резкий спад в железнодорожных отраслях, улучшение дорожной сети и сильная конкуренция со стороны автотранспортной отрасли. В 2011 году объем грузовых железнодорожных перевозок составил более 3 млн. тонн (см. Таблицу 9 ниже), демонстрируя восстановление сектора (в 1999 году грузовые железнодорожные перевозки составили 1,9 млн. тонн). Транзит был полностью потерян в связи с закрытием границ Армении и прекращения прямого железнодорожного сообщения с Россией. По завершении строительства конкурирующих железнодорожных линий в Грузии и Иране транзитные перевозки едва ли смогут быть восстановлены.

**Таблица 9: Грузовые железнодорожные перевозки, 2011 г.**

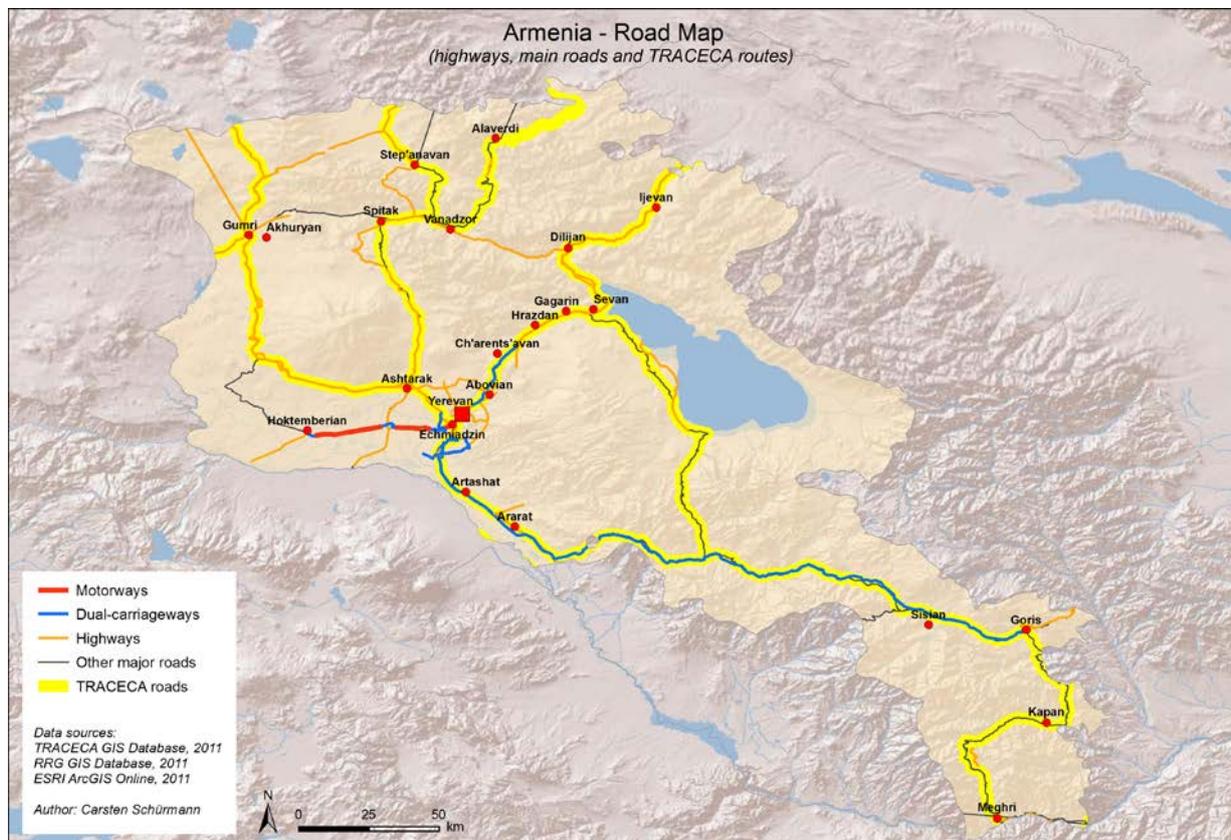
Грузы	Тыс. тонн				Млн т-км	Расстояние, км	Доходы, млн.AMD	Доходы/ т-км AMD
	Импорт	Экспорт	Местные	Всего				
Всего	1 351,1	449,8	1,468,5	3 269,4	815,9	707,4	14 364,4	17,6

Источник: Национальная статистическая служба Республики Армения



### 6.2.3 Наземные перевозки: автомобильный транспорт

#### Иллюстрация 8: Автодорожная карта Армении



Источник: ТРАСЕКА (2011)

Общая протяженность дорожной сети Армении составляет около 7 749 км, в т. ч. 1 730 км межгосударственных, 4 057 км республиканских и 1 962 местных дорог (данные на 2011 г.). Дорожная сеть представляет собой основу экономического развития страны. За прошедшие 20 лет она получила серьезное развитие.

После обретения независимости Армения переживала экономические трудности, в основном, вызванные постсоветской реконструкцией и экономической блокадой со стороны Турции и Азербайджана, в результате которой были закрыты границы с этими странами. С учетом указанных причин и отсутствия инвестиционных программ развития автомобильных дорог в 1990-е годы, правительство Армении присвоило приоритетное значение модернизации и восстановлению дорог, соединяющих страну с Грузией и Ираном. Кроме того, лишь очень немногие местные дороги были реабилитированы и поддерживались в адекватном техническом состоянии, что привело к значительному износу местных дорог.

В этой связи, согласно Стратегии сокращения бедности (ССБ) в Армении, которая была подготовлена совместно с Всемирным банком и МВФ в 2003 году и ориентирована на период времени до 2015 года, развитие инфраструктуры в сельской местности, и, в частности, улучшение/восстановление дорог местного значения было признано одним из важнейших инструментов борьбы с бедностью. В целях реализации данной стратегии правительство приняло «Программу развития сети дорог местного значения» (LRNP) на основе «Проекта развития предпринимательства и малых коммерческих сельскохозяйственных предприятий в сельской местности», финансируемого Всемирным



банком. В рамках LRNP реконструкция существующих дорог местного значения (до 2 700 км) рассматривается как преимущество, несмотря на их плохое техническое состояние.

В рамках этого проекта правительство Армении, Азиатский банк развития и Всемирный банк уже осуществили инвестиции в восстановление некоторых дорог местного значения (530 км, 220 км и 150 км, соответственно). Тем не менее, источник финансирования на оставшиеся 1000 км еще не определен, и правительство Армении ищет инвестора.

Для обеспечения альтернативного автомобильного сообщения с Ираном в 2005-2007 годах было завершено строительство новой автомагистрали протяженностью около 96,4 км, что позволило сократить время транзита через территорию Ирана на 1 час. Все инициативы в области дорожного строительства финансируются за счет государственного бюджета.

Что касается международных транспортных коридоров, Армения, как и другие страны Южного Кавказа, расположена на пересечении нескольких транспортных коридоров:

- TRACECA соединяет страны Европы и Азии через Кавказ. Коридор рассматривается в качестве альтернативного транспортного сообщения, позволяющего сократить затраты на грузовые перевозки в регионе;
- Коридор «Север-Юг», хотя и недавно образованный, представляется перспективной альтернативой для транзитных перевозок. Однако Армения сможет полностью реализовать свой транспортный и транзитный потенциал только после открытия границ;
- Панъевропейская транспортная сеть, которая должна быть пересмотрена Рабочей группой по гармонизации (HWG) с точки зрения ее расширения на соседние страны и регионы ЕС. Южный Кавказ должен быть включен в Юго-Восточную ось.

Кроме того, Армения входит в сеть Азиатских автомобильных дорог. Межправительственное соглашение по сети Азиатских автомобильных дорог вступило в силу 4 июля 2005 года под эгидой ЭСКАТО ООН. Сеть Азиатских автомобильных дорог в Армении составляет 966 км (см. Таблицу 10 ниже). Эти маршруты в совокупности представляют собой основные международные связи между Ираном, Грузией и Азербайджаном (в настоящее время не функционирует) через Армению.

**Таблица 10: Азиатские автомобильные дороги (АА) в Армении**

АА номер.	Направление	Км
АА 81	Баграташен (грузинская граница)-Ереван-Ерасх	271
	Агарак-Мегри	61
АА 82	Бавра (Грузинская граница)-Гюмри-Аштарак	158
	Ерасх-Горис-Капан-Мегри	324
АА 83	Айгеовит (Азербайджанская граница)-Севан-Ереван	152

Источник: ЭСКАТО, 2003 г., справочник Азиатских автомобильных дорог



## 6.3 Упрощение торговли и транзита

### 6.3.1 Общий обзор

- **Процедуры и формальности** являются **основными барьерами** на пути развития Морских магистралей:
  - необходимо проходить несколько пунктов пересечения границы, в основном, в портах, но также и на сухопутных маршрутах – например, по центральным наземным коридорам: от минимум 2 пункта на одной линии (одно море), до 5 пунктов на линиях, связывающих страны на западном побережье Черного моря со странами на восточном побережье Каспийского моря, и даже больше, если длительный транзит проходит через большее количество стран и требует операций по перегрузке;
  - в рамках морских транспортных цепочек необходим ряд операций по перегрузке на различные виды транспорта, обработке и временному хранению грузов: обычно 3 перегрузки и минимум 6 операций по обработке грузов плюс 2 операции по хранению в случае, если перевозки осуществляются по одному морю, и на несколько операций по обработке больше при перевозках между морями;
  - прошлый и сегодняшний опыт Морских магистралей в других регионах, а также опыт мировой системы контейнерных перевозок показывает, что устранение этих трудностей является основным фактором успеха.
- Процедурный процесс в портах и в пунктах пересечения границы главным образом связан с **законами и нормативными актами о торговле**, но ответственность за выполнение этих законов лежит на операторах транспорта и транзитных цепочек. Значительная часть их деятельности посвящена решению этих непростых вопросов, и они получают соответствующую прибыль благодаря эффективности своей деятельности. Отношения между учреждениями, с одной стороны (прежде всего таможней, а также министерствами и проверяющими органами), и операторами и клиентами, с другой стороны, зависят от этих функций, которые сочетаются с физическим транзитом и транспортными операциями.
- **Влияние административных и регуляторных барьеров** обычно ощущается еще больше, когда речь идет о перевозках на одном море, поскольку:
  - морские перевозки и транзитные операции в порту требуют больше формальностей, чем при перевозках наземным транспортом, в том числе специального обмена информацией, бумажной документации, и т.д., что с полным правом воспринимается, как усложняющий фактор;
  - это усугубляет слабые стороны интермодального транспорта на базе морских перевозок, в частности, при сравнении с простым автодорожным транспортом;
  - время транзита увеличивается тогда, когда формальности и операции не приведены в соответствие, например, когда перевозка одним видом транспорта не согласована с дальнейшей перевозкой другим видом транспорта, что часто имеет место между морским и железнодорожным транспортом в регионе ТРАСЕКА;
  - затраты возникают не только прямые, но и косвенные, и не только официальные, но и неофициальные, а неофициальные поборы за транзит и



другие затраты на операции увеличивают сумму официальных тарифов, налогов и сборов.

- **Общие слабые стороны/барьеры** были определены во всех странах-участницах проекта «LOGMOS» в различной степени и в различных масштабах. Такая диагностика проводилась под ключевым понятием «содействие развитию» заинтересованными сторонами в каждом государстве на двустороннем и региональном уровнях. Барьеры в этой области описываются в перечне "W" (Weaknesses – слабые стороны) различных SWOT-анализов, результаты которых обобщены в следующих документах проекта:
  - «Обзоры стран», как показано далее,
  - Презентации для семинаров и совещаний.
- Среди **решений**, обсуждавшихся на этапе диагностики, был выработан ряд общих **рекомендаций и целей**, которые частично реализованы, запланированы к реализации или рассмотрены в рамках будущих проектов «LOGMOS», и, в более широком плане, в рамках развития интермодального транспорта, включая пункты пересечения границ и порты:
  - Информационные системы и решения / ЭОД в сфере:
    - информирования (клиентов и операторов)
    - заполнения деклараций
    - предварительных уведомлений (для таможи и других органов)
    - взимания сборов, налогов и платежей
  - Принцип комплексного подхода и его расширение до «системы одного окна»
  - Системы и методы управления рисками
  - Решения по информационному обмену между портами/сообществами Морских магистралей
  - Обнаружение и отслеживание (в сотрудничестве с операторами)
  - Модернизация/перестройка пунктов пересечения границы
  - Обучение (управление, организация ИТ...)

### 6.3.2 SWOT-анализ

В следующей главе приведены основные результаты национального SWOT-анализа процедур торговли и транзита, действующих в Армении.

Таблица 11: SWOT-анализ процедур торговли и транзита

<b>СИЛЬНЫЕ СТОРОНЫ</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Членство в ВТО с 2003 г.</li><li>• Демонстрация твердой приверженности продвижению системы комплексного управления границами (КУГ), которая была утверждена подписанием указа президента о принятии Стратегии по безопасности границ и комплексного управления государственной границей Республики Армения 3 ноября 2010 года.</li><li>• Разработка новой Национальной стратегии по безопасности на транспорте (открытое</li></ul>
------------------------	--



## Логистические процессы и морские магистрали II

	<p>распространение)</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• Подписание двусторонних соглашений с Грузией по развитию пунктов пересечения границы</li><li>• Осуществление всеобъемлющего Плана действий SCIBM и твиннинг-проекта "Поддержка Комитета по госдоходам в повышении эффективности таможенного контроля в Армении в соответствии с лучшей практикой государств-членов ЕС"</li></ul>
<b>СЛАБЫЕ СТОРОНЫ (БАРЬЕРЫ)</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Ощутимая неопределенность с обязательством проведения реформ по упрощению таможенных и торговых процедур.</li><li>• Недоверие между Таможенной службой, агентствами по упрощению процедур торговли и частным сектором, по причинам непрозрачности и отсутствия полного упрощения таможенных и торговых процедур.</li><li>• Отсутствие предварительного электронного декларирования импорта и экспорта в масштабе всей страны</li><li>• Отсутствие профессиональной структуры для упрощения</li><li>• Не присоединилась к Конвенции ООН для государств, не имеющих выхода к морю</li></ul>
<b>ВОЗМОЖНОСТИ</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Реализация при содействии ЕС программы "Поддержка Комплексного управления границами на Южном Кавказе (SCIBM)", внедряемой ПРООН. В рамках этой программы была разработана проектная документация для модернизации пунктов пропуска Баграташен, Бавра и Гогаван. Строительные работы планируется начать в первом квартале 2012 года.</li><li>• Ратификация Киотской Конвенции ожидается в мае-июне 2013 г.</li></ul>
<b>УГРОЗЫ</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Отсутствие координации с грузинскими коллегами при строительстве пограничного КПП (см. КПП Бавра);</li><li>• Граница между Грузией и Арменией не всегда четко обозначена</li></ul>



## 7 ПИЛОТНЫЕ-ПРОЕКТЫ, ОТОБРАННЫЕ В РАМКАХ ПРОЕКТОВ ММ I И МЛЦ

В целях соответствия задачам дальнейшего продвижения проектов ММ и МЛЦ, в рамках этих двух проектов ТРАСЕКА была проведена предварительная экспертиза потенциальных пилотных проектов на основе многокритериального анализа, что позволило сузить их перечень

В перечень отобранных пилотных проектов вошел следующий проект:

**Таблица 12: Отобранные пилотные проекты в Армении**

Пилотный проект	Предлагаемые услуги	Непосредственно вовлеченные страны	Соответствующий проект ТРАСЕКА
Центр Логистики в международном аэропорту «Звартноц», г. Ереван	Грузовые объекты, склады, таможенный терминал, и другие инвестиции, связанные с логистической деятельностью	Армения	Проект МЛЦ

В рамках реализации первого этапа проектов ММ и МЛЦ было выполнено технико-экономическое обоснование указанного выше пилотного проекта. Краткое описание этого проекта можно найти по ссылке: [LOGMOS pilot projects ARM.doc](#)