



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.

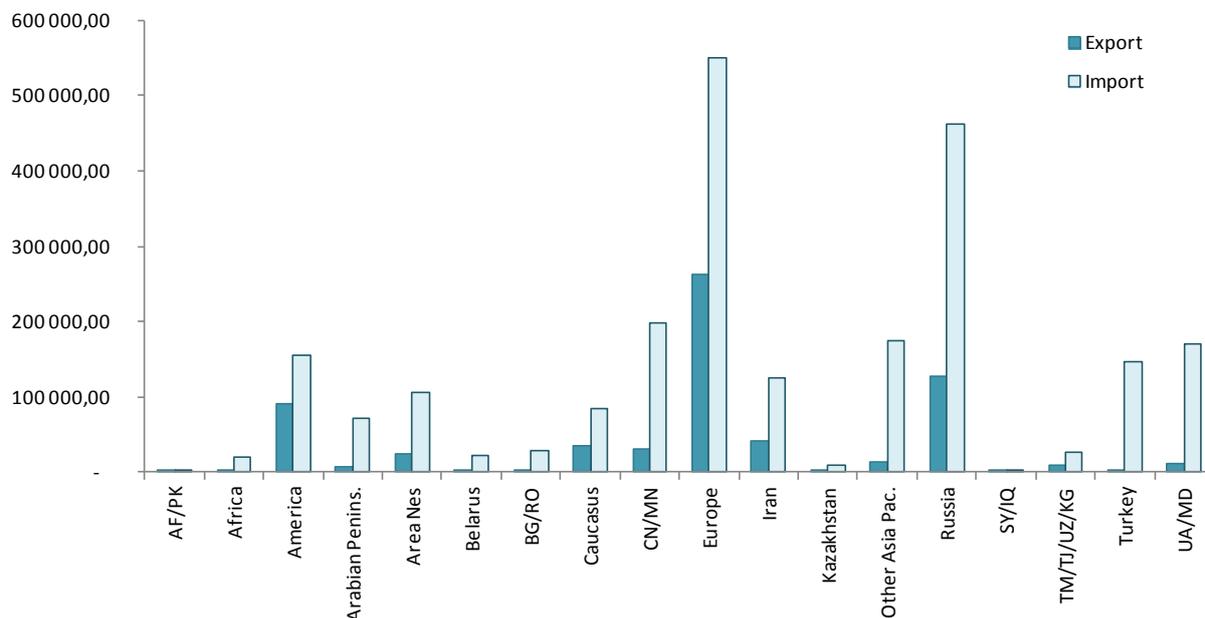
С учетом трех вышеупомянутых причин, большинство наземных товарных потоков Армении (за исключением торговли с Ираном) транспортируется через территорию Грузии, откуда они затем выходят на международные рынки с использованием коридоров ТРАСЕКА. В отличие от двух соседних стран Кавказа Армения не является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



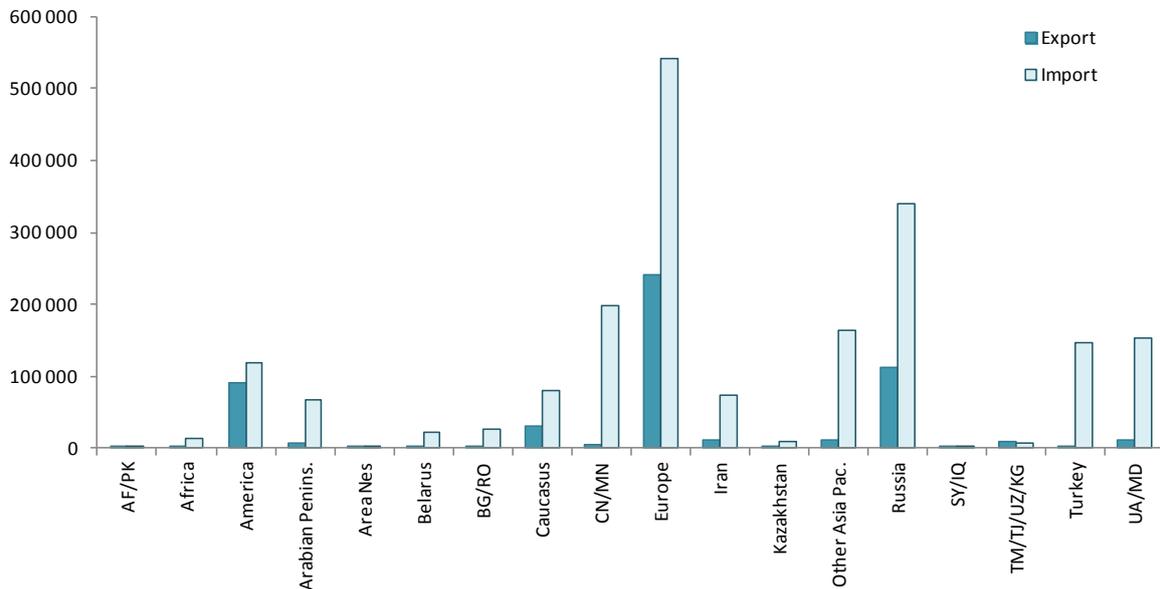
Источник: Расчеты, основанные на данных Eurostat и UN Comtrade

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%
Всего	100%	100%	100%	100%	100%	100%

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%).

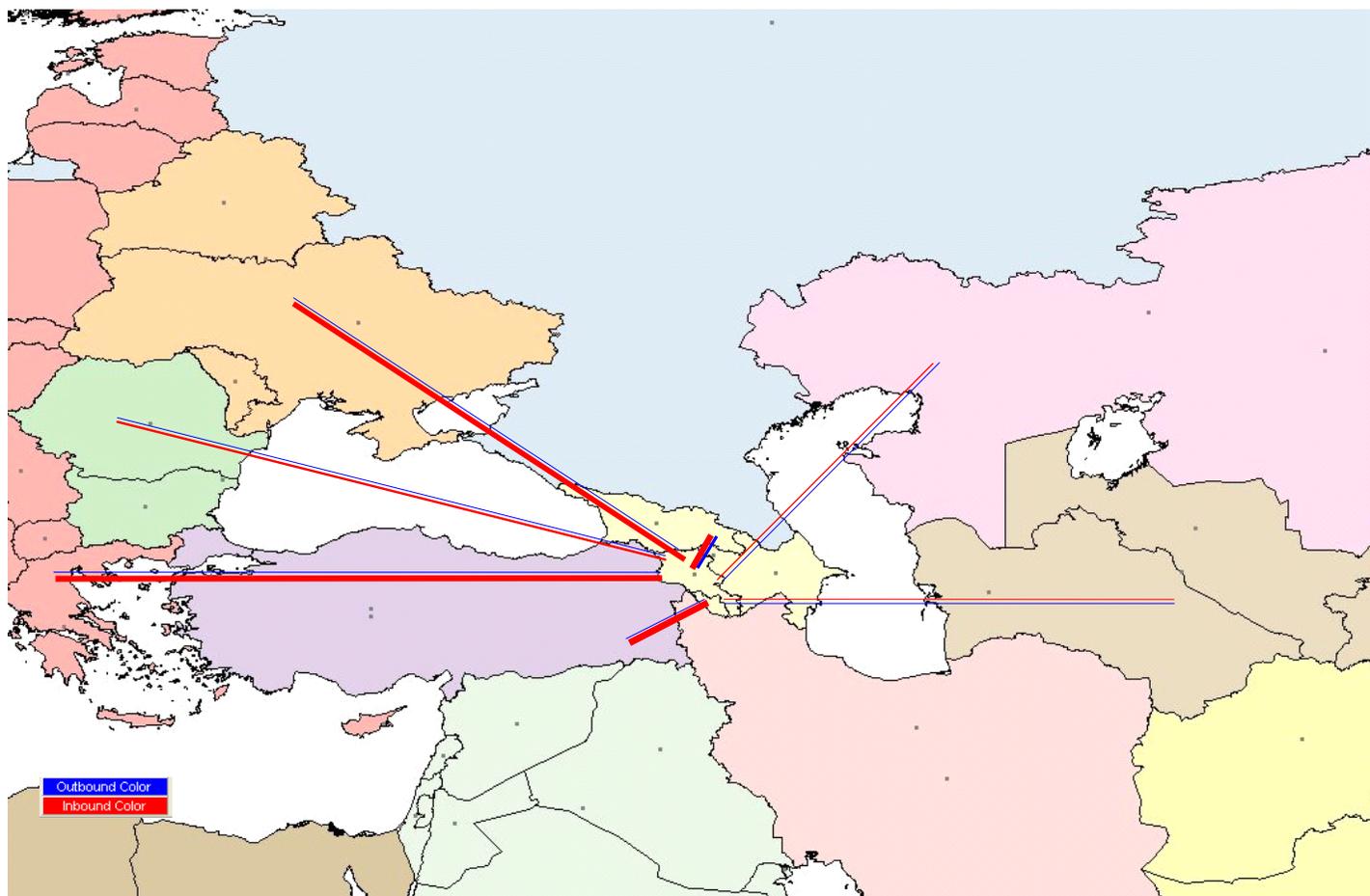
Таблица 4: Торговый потенциал Армении со странами ТРАСЕКА и Европой, 2010 г., в тоннах и %

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%
Всего	108 162	647 828	100%	100%

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».

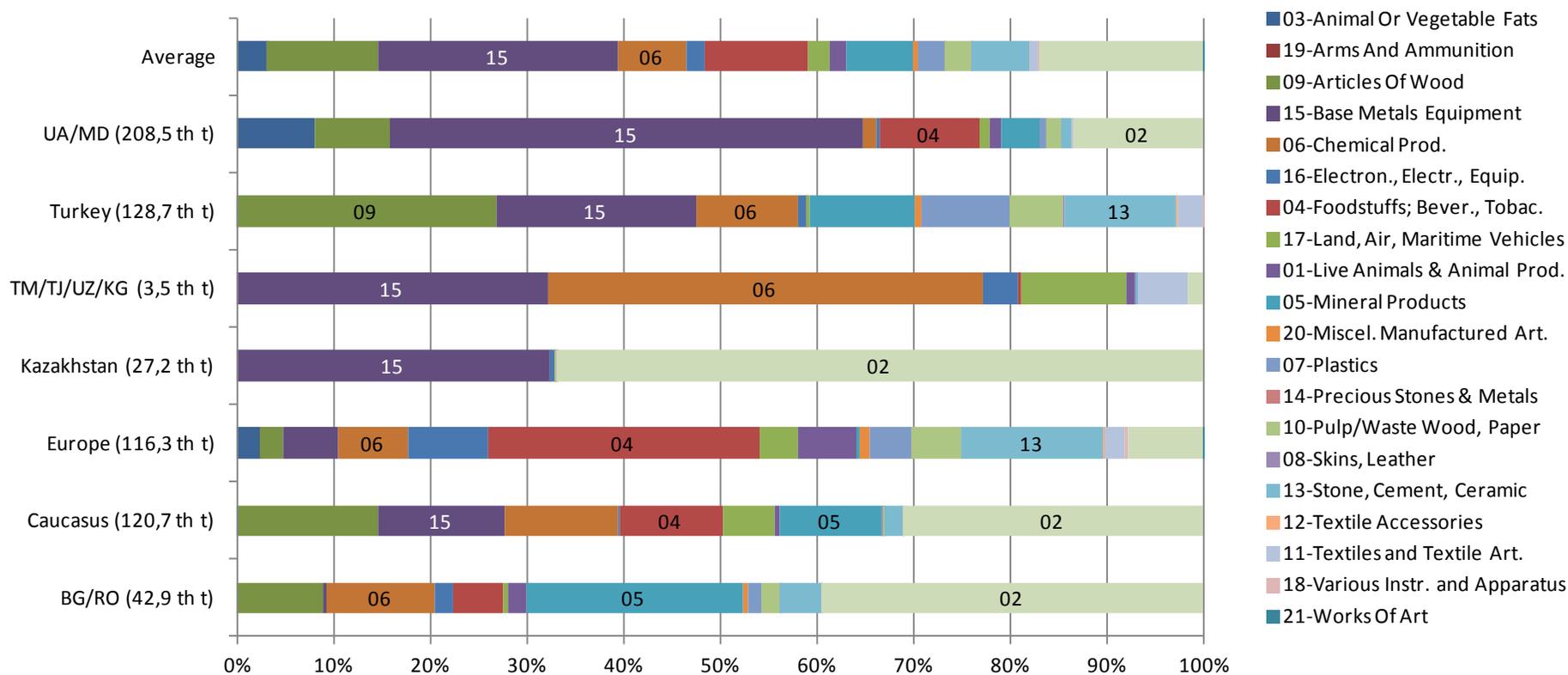
Товары категории «оборудование из неблагородных металлов», в основном, импортируются из Украины и Турции (см. Таблицу 5). Растительные продукты поступают, главным образом, из стран Кавказа и Украины. Следует также отметить, что структура импорта по всем торговым партнерам значительно диверсифицирована. 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
Импорт всего	42 934,30	116 349,02	120 660,82	27 244,50	3 486,90	128 678,33	208 474,54

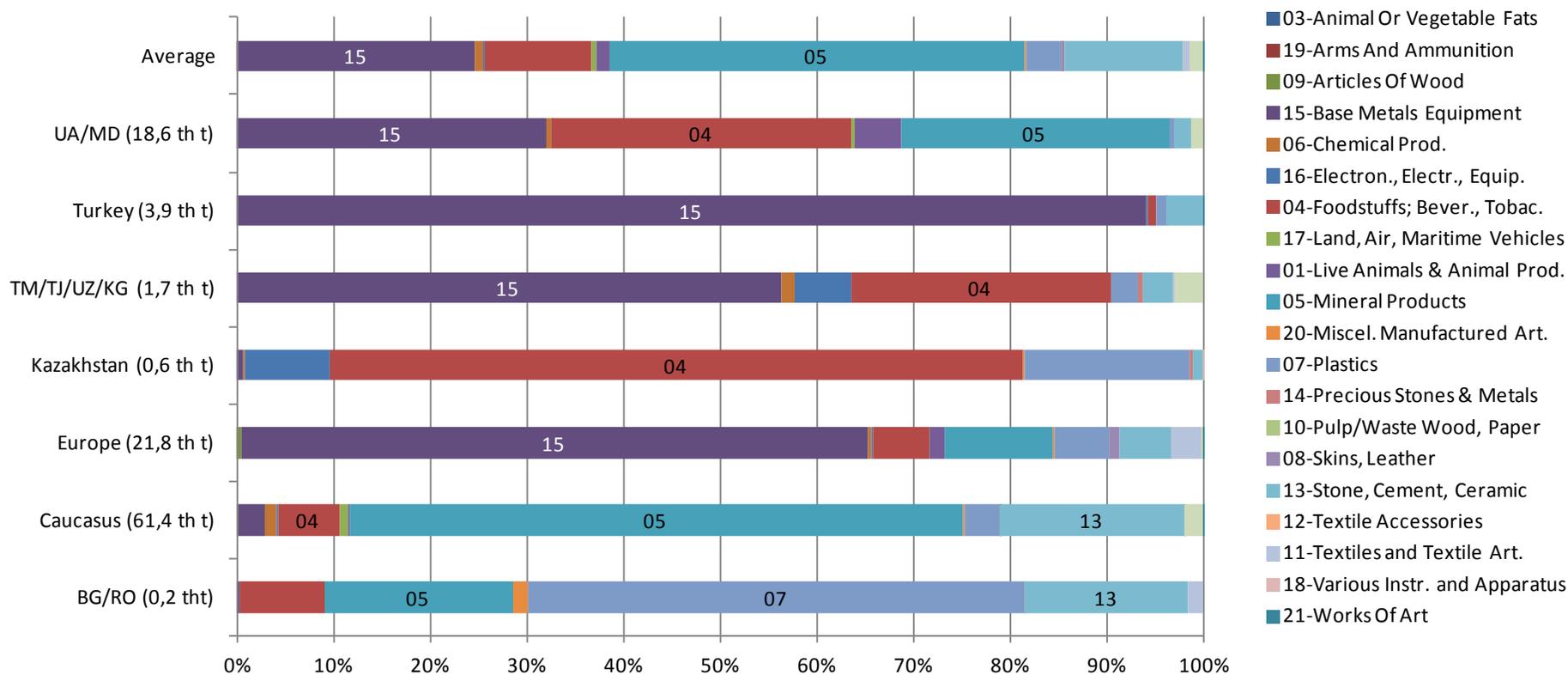
Источник: Расчеты, основанные на данных Eurostat и UN Comtrade





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
Экспорт всего	232,70	21 778,35	61 395,02	587,78	1 646,37	3 949,05	18 572,98

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

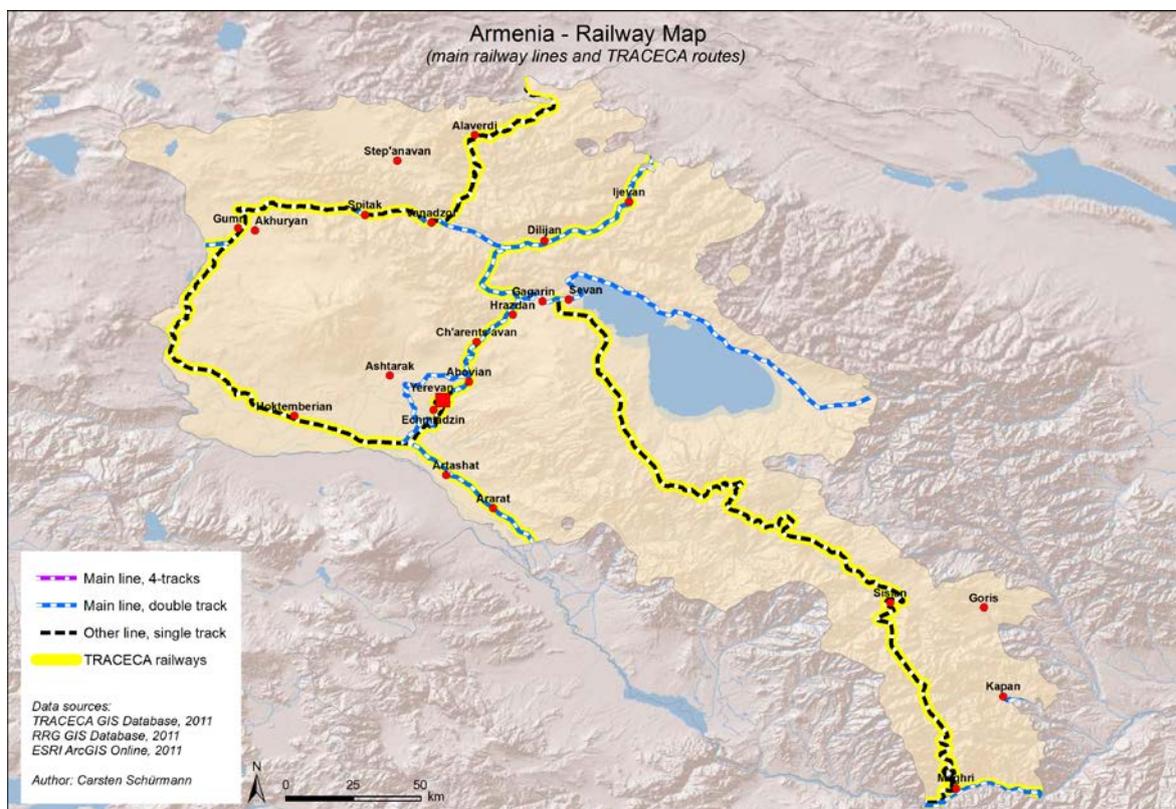
Армения не имеет выхода к морю и, соответственно, прибрежной линии. Наиболее доступными являются грузинские порты Поти и Батуми, расположенные на берегу Черного моря в 650 км от Еревана. Маршрут до иранских портов значительно длиннее (2000 км от Еревана) и дороже. Поскольку основными торговыми партнерами 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
Инфраструктура:						
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
Промежуточный итог	13 557	11 862	14 404	11 862	19 487	5 932
Подвижной состав:						
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
Промежуточный итог	508	1 036	256	646	3 297	2 477
Всего (млн. AMD)	14 065	12 898	14 660	12 508	22 784	8 409
Всего (млн. USD)	46,6	42,7	48,5	41,4	75,4	27,8

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.



Логистические процессы и морские магистрали II

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

Общая протяженность (км)	Колея (мм)
780	1 520
Электрификация (км)	Система электроснабжения
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.

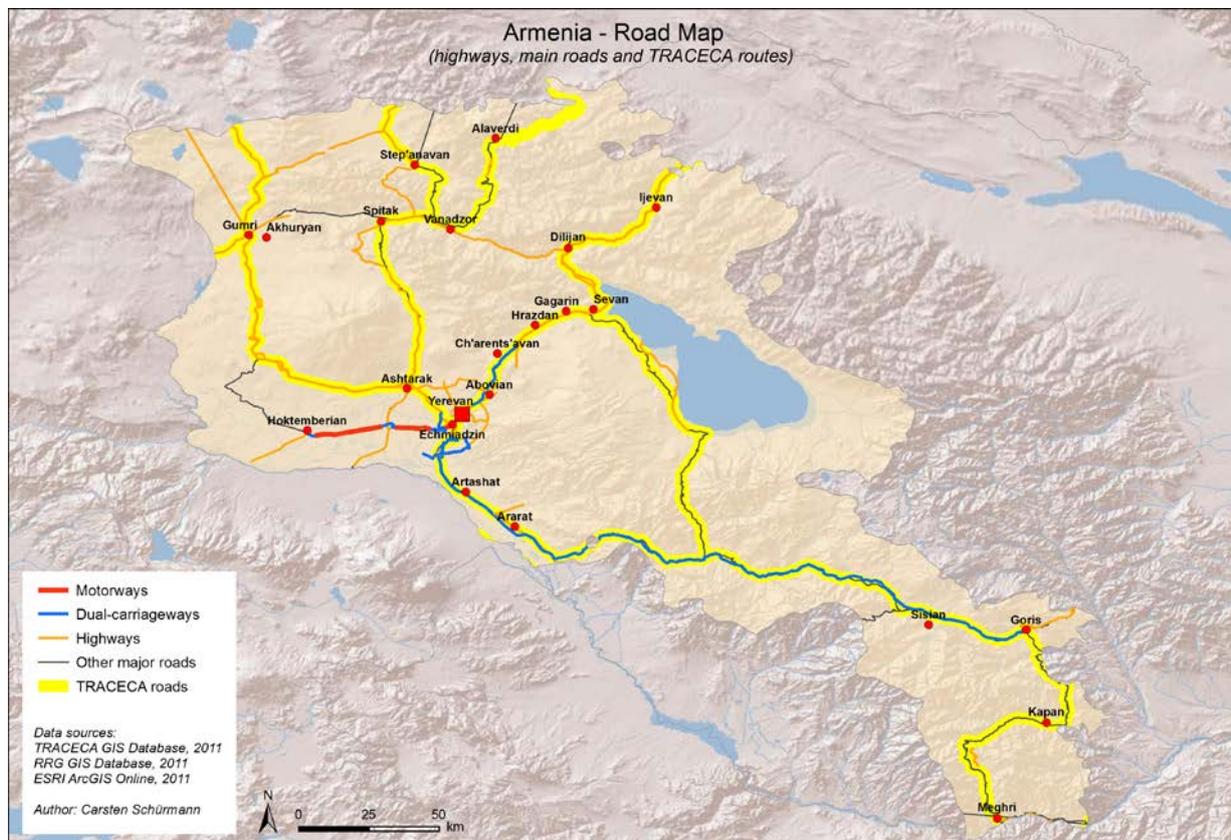
Грузы	Тыс. тонн				Млн т-км	Расстояние, км	Доходы, млн.AMD	Доходы/ т-км AMD
	Импорт	Экспорт	Местные	Всего				
Всего	1 351,1	449,8	1,468,5	3 269,4	815,9	707,4	14 364,4	17,6

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

СИЛЬНЫЕ СТОРОНЫ	<ul style="list-style-type: none">• Членство в ВТО с 2003 г.• 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.• Разработка новой Национальной стратегии по безопасности на транспорте (открытое
------------------------	--



Логистические процессы и морские магистрали II

	<p>распространение)</p> <ul style="list-style-type: none">• Подписание двусторонних соглашений с Грузией по развитию пунктов пересечения границы• 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"
СЛАБЫЕ СТОРОНЫ (БАРЬЕРЫ)	<ul style="list-style-type: none">• Ощутимая неопределенность с обязательством проведения реформ по упрощению таможенных и торговых процедур.• Недоверие между Таможенной службой, агентствами по упрощению процедур торговли и частным сектором, по причинам непрозрачности и отсутствия полного упрощения таможенных и торговых процедур.• Отсутствие предварительного электронного декларирования импорта и экспорта в масштабе всей страны• Отсутствие профессиональной структуры для упрощения• Не присоединилась к Конвенции ООН для государств, не имеющих выхода к морю
ВОЗМОЖНОСТИ	<ul style="list-style-type: none">• 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.• Ратификация Киотской Конвенции ожидается в мае-июне 2013 г.
УГРОЗЫ	<ul style="list-style-type: none">• Отсутствие координации с грузинскими коллегами при строительстве пограничного КПП (см. КПП Бавра);• Граница между Грузией и Арменией не всегда четко обозначена