

ENPI 2011 / 264 459

## Логистические процессы и морские магистрали II

в Азербайджане, Армении, Грузии, Казахстане, Кыргызстане, Молдове,  
Таджикистане, Туркменистане, Узбекистане, Украине

*Мастер-план «LOGMOS»*

*Сентябрь 2014 г.*



Проект финансируется  
Европейским Союзом

 egis International

**DORNIER**  
CONSULTING

Проект осуществляется  
Egis International / Dornier Consulting



## СОДЕРЖАНИЕ

<b>РЕЗЮМЕ</b> .....	<b>4</b>
<b>1 ВВЕДЕНИЕ</b> .....	<b>6</b>
1.1 ОПРЕДЕЛЕНИЕ И БАЗОВЫЕ МОДЕЛИ .....	9
1.1.1 <i>Мастер-план: определение и значения</i> .....	9
1.1.2 <i>Региональная и национальные перспективы</i> .....	11
1.1.3 <i>Тенденции и проблемы международных перевозок</i> .....	12
1.1.4 <i>Сопоставимые эталонные модели и практический опыт</i> .....	20
1.1.5 <i>Принципы разработки мастер-плана «LOGMOS»</i> .....	23
1.2 ЦЕЛЕВЫЕ ГРУППЫ И ЗАДАЧИ МАСТЕР-ПЛАНА.....	23
1.3 МЕТОДИКА РАЗРАБОТКИ МАСТЕР-ПЛАНА .....	24
<b>2 РУКОВОДЯЩИЕ ПРИНЦИПЫ И РЕКОМЕНДАЦИИ НА ВЫСОКОМ УРОВНЕ</b> .....	<b>27</b>
2.1 ОБЩИЕ РУКОВОДЯЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ И ПРИНЦИПЫ .....	27
2.2 ОПРЕДЕЛЕНИЕ СТРАТЕГИЧЕСКИХ ПЕРСПЕКТИВ И ПРИОРИТЕТОВ.....	33
2.3 РЕКОМЕНДАЦИИ ВЫСОКОГО УРОВНЯ.....	39
2.3.1 <i>Рекомендации высокого уровня для институционально-правового слоя</i> .....	41
2.3.2 <i>Рекомендации высокого уровня для слоя инфраструктуры и сетей</i> .....	42
2.3.3 <i>Рекомендации высокого уровня для слоя рынка и операционной деятельности</i> ..	44
2.3.4 <i>Рекомендации высокого уровня в отношении роли институтов ТРАСЕКА</i> .....	46
<b>3 ВЫВОДЫ И РЕЗУЛЬТАТЫ ПО ОТРАСЛЯМ</b> .....	<b>54</b>
3.1 ТЕКУЩЕЕ СОСТОЯНИЕ: ТЕМАТИЧЕСКИЕ ОТРАСЛЕВЫЕ ОТЧЕТЫ.....	54
3.1.1 <i>Институциональные и правовые барьеры для транспорта и международной торговли</i> .....	54
3.1.2 <i>Грузопотоки</i> .....	58
3.1.3 <i>Морские магистрали, железнодорожные паромы и морские линии</i> .....	63
3.1.4 <i>Железнодорожный сектор</i> .....	73
3.1.5 <i>Автомобильный сектор</i> .....	80
3.1.6 <i>Внутренние водные пути</i> .....	83
3.1.7 <i>Связи с внутренними районами, мультимодальные и логистические возможности</i> .....	91
3.2 ВСЕОБЪЕМЛЯЮЩАЯ И ОСНОВНАЯ СЕТИ ТРАСЕКА И КОРИДОР ТРАСЕКА .....	101
3.3 ОТБОР ПРОЕКТОВ ДЛЯ МАСТЕР-ПЛАНА.....	108
3.4 ТЕХНИЧЕСКИЕ РЕКОМЕНДАЦИИ.....	113
3.4.1 <i>Институционально-правовые барьеры в области транспорта и международной торговли</i> .....	114
3.4.2 <i>Морские магистрали, железнодорожные паромы и морские перевозки</i> .....	119
3.4.3 <i>Железнодорожный сектор</i> .....	129
3.4.4 <i>Автомобильный сектор</i> .....	137
3.4.5 <i>Внутренние водные пути</i> .....	142
3.4.6 <i>Связи с внутренними районами, мультимодальные и логистические возможности</i> .....	152
3.5 ТРАСЕКА И СВЯЗИ С ЕС .....	156
3.6 ПИЛОТНЫЕ ПРОЕКТЫ «LOGMOS»: СТАТУС И ДАЛЬНЕЙШИЕ ШАГИ .....	162
3.6.1 <i>Пилотные проекты морских магистралей</i> .....	163
3.6.2 <i>Пилотные проекты: Международные логистические центры</i> .....	168
<b>4 ДОРОЖНАЯ КАРТА «LOGMOS»</b> .....	<b>179</b>



5	ПРИЛОЖЕНИЕ А: СПИСОК СОКРАЩЕНИЙ.....	218
6	ПРИЛОЖЕНИЕ В: КАРТЫ.....	230
7	ПРИЛОЖЕНИЕ С: ТАБЛИЦЫ .....	247
8	ПРИЛОЖЕНИЕ D: ИЛЛЮСТРАЦИИ И ДИАГРАММЫ.....	250

## ВРЕЗКИ

Врезка 1: Контейнеризация и глобализация .....	14
Врезка 2: Белая книга ЕС .....	19
Врезка 3: Пересмотр политики TEN-T .....	20
Врезка 4: Расширение TEN-T .....	21
Врезка 5: Обеспечение грузопотоков – Европейская стратегия.....	22
Врезка 6: Обзор функций институтов ТРАСЕКА .....	48
Врезка 7: Транспортная обсерватория Юго-Восточной Европы (ТОЮВЕ) .....	52
Врезка 8: Инициативы Программы Центральноазиатского регионального экономического сотрудничества (ЦАРЭС).....	53
Врезка 9: Логистические платформы и задачи ТРАСЕКА .....	100
Врезка 10: Концепция «единого окна» .....	118
Врезка 11: Морские магистрали и каботажное судоходство в ЕС.....	122
Врезка 12: Отчетные формальности в ЕС .....	125
Врезка 13: EcoPorts в ЕС.....	158

## ПЕРЕЧЕНЬ КАРТ

Карта 1: Сеть ТРАСЕКА.....	231
Карта 2: Дорожные маршруты ТРАСЕКА.....	232
Карта 3: Дорожные маршруты ТРАСЕКА, включая проекты МФУ .....	233
Карта 4: Железнодорожные маршруты ТРАСЕКА .....	234
Карта 5: Железнодорожные маршруты ТРАСЕКА, включая проекты МФУ .....	235
Карта 6: Морские пути – Черное море .....	236
Карта 7: Морские пути – Каспийское море.....	237
Карта 8: Пилотные проекты «LOGMOS».....	238
Карта 9: Основная сеть ТРАСЕКА – статус реализации .....	239
Карта 10: Дорожно-транспортная сеть ВП в Армении, Азербайджане, Грузии (одобрена на политическом уровне 9 октября 2013 г.) .....	240
Карта 11: Дорожно-транспортная сеть ВП в Молдове, Украине (одобрена на политическом уровне 9 октября 2013 г.).....	241
Карта 12: Железнодорожная транспортная сеть ВП в Армении, Азербайджане, Грузии (одобрена на политическом уровне 9 октября 2013 г.) .....	242
Карта 13: Железнодорожная транспортная сеть ВП в Молдове, Украине (одобрена на политическом уровне 9 октября 2013 г.) .....	243
Карта 14: Сухие порты ЭСКАТО ООН на Кавказе и в Центральной Азии .....	244
Карта 15: Восточные участки Дуная .....	245
Карта 16: Морской Дунай.....	246

## ПЕРЕЧЕНЬ ТАБЛИЦ

Таблица 1: Потенциальные торговые потоки через Черное море - Кавказ - Каспийское море (тыс. тонн).....	61
Таблица 2: Рекомендации по сферам ответственности: уровень министерств транспорта .....	183
Таблица 3: Сферы для определения возможной поддержки: уровень МФИ .....	193
Таблица 4: Сферы для определения возможной поддержки: уровень ЕС .....	201
Таблица 5: Индекс эффективности логистики (LPI): рейтинг стран ТРАСЕКА в 2007-12 гг.....	247
Таблица 6: Оценка LPI для стран ТРАСЕКА за 2007, 2010 и 2012 гг. ....	248
Таблица 7: Рейтинг LPI по отдельным критериям для стран ТРАСЕКА за 2012 год.....	249





## ПЕРЕЧЕНЬ ИЛЛЮСТРАЦИЙ И ДИАГРАММ

Иллюстрация 1: Логическая схема: реализация целей ЕС в транспортном секторе .....	250
Иллюстрация 2: Изменение рейтингов LPI стран ТРАСЕКА, 2007-12 гг. ....	251
Иллюстрация 3: Рейтинги LPI за 2012 год, по отдельным компонентам .....	252
Иллюстрация 4: Основная транспортная сеть для мастер-плана «LOGMOS» .....	255
Иллюстрация 5: Всеобъемлющая транспортная сеть ТРАСЕКА .....	255



## РЕЗЮМЕ

Настоящий мастер-план был разработан в рамках финансируемого ЕС проекта «Логистические процессы и морские магистрали II» ([Проект «LOGMOS»](#)), который реализуется в странах ТРАСЕКА и рассчитан на период 2011-2014 гг. Основным документом мастер-плана подготовлен в соответствии со структурой и подходом, определенными Концепцией мастер-плана, которая была утверждена Европейской Комиссией в декабре 2012 года. Мастер-план состоит из четырех глав:

- **Введение**, в котором разъясняются предпосылки, принципы, задачи и методология разработки мастер-плана.
- **Руководящие принципы и рекомендации на высоком уровне** содержат оценку сильных и слабых сторон ТРАСЕКА и определяют в общих чертах меры, которые следует предпринять для использования преимуществ первых и устранения последних. Дорожная карта для их реализации будет опубликована в соответствии с графиком отчетности в рамках проекта окончательной редакции мастер-плана в феврале 2014 года.
- **Выводы и результаты** включают краткое описание ситуации в каждом секторе с точки зрения целей мастер-плана, определяют всеобъемлющую и основную сети ТРАСЕКА. В этой главе объясняются методы, с помощью которых оценивались и отбирались проекты, и приводятся технические рекомендации на отраслевом уровне. Кроме того, в ней представлена информация о статусе реализации и последующих шагах по развитию пилотных проектов «LOGMOS», а также рассматриваются соответствующие политические взаимосвязи между ТРАСЕКА и ЕС.
- **Дорожная карта «LOGMOS» и необходимые меры на уровне коридора** – глава, содержащая обзор мер, которые необходимо реализовать на сетевом и инфраструктурном уровнях, институционально-правовых, рыночных и операционных мер, касающихся решений в области мультимодальной логистики и морских магистралей.

Список сокращений, используемых в документе мастер-плана, приведен в Приложении А. Карты содержатся в Приложении В. Основные статистические таблицы, на которые даются ссылки в тексте, представлены в Приложении С. Иллюстрации и диаграммы приведены в Приложении D.

Хотя мастер-план предлагается к рассмотрению в качестве автономного документа, он во многом опирается на два пакета значительно более подробных документов: отраслевые отчеты и обзорные отчеты по странам:

[Приложение 1: Предложения по улучшению правовой среды для развития морских магистралей и логистики](#)

[Приложение 2: Потенциальные региональные торговые грузопотоки ТРАСЕКА](#)

[Приложение 3 - Часть I: Обзор сектора морских перевозок](#)

[Приложение 3 - Часть II: Информация о судоходных линиях](#)

[Приложение 4: Обзор железнодорожного сектора](#)

[Приложение 5: Обзор автомобильного сектора](#)

[Приложение 6: Часть I: Внутренние водные пути ТРАСЕКА – Анализ ситуации на Днестре](#)

[Приложение 6: Часть II: Внутренние водные пути ТРАСЕКА – Анализ ситуации на Дунае](#)



[Приложение 7: Связи с внутренними районами, мультимодальные и логистические возможности](#)

[Приложение 8: Проведение МКА для пилотных проектов, 2011-2013 гг.](#)

Приложение 9.1: Обзорные отчеты по странам, являющимся прямыми бенефициарами ([Азербайджан](#), [Армения](#), [Грузия](#), [Казахстан](#), [Кыргызстан](#), [Молдова](#), [Таджикистан](#), [Туркменистан](#), [Узбекистан](#), [Украина](#))

Приложение 9.2: Краткое описание пилотных проектов в странах-бенефициарах ([Азербайджан](#), [Армения](#), [Грузия](#), [Казахстан](#), [Кыргызстан](#), [Молдова](#), [Таджикистан](#), [Туркменистан](#), [Узбекистан](#), [Украина](#))

Ссылки на эти документы интегрированы в текст, где это необходимо. Есть также интегрированные ссылки на карты, способствующие лучшему пониманию читателями мастер-плана и поясняющие приведенные рекомендации.

Мастер-план является кульминацией значительного объема проделанной работы, которая включала сбор и анализ данных, постоянные консультации с заинтересованными сторонами в течение почти трех лет. В процессе подготовки мастер-плана удалось достичь исключительной степени полноты, последовательности и, благодаря диалогу и регулярной обратной связи, единодушия заинтересованных сторон в отношении будущего курса ТРАСЕКА.



## 1 ВВЕДЕНИЕ

Настоящий мастер-план был подготовлен в рамках реализации финансируемого ЕС проекта технической помощи «LOGMOS» («Логистические процессы и морские магистрали II»). Цель проекта в широком смысле заключается в развитии морских магистралей и логистических концепций в ТРАСЕКА в целях содействия функционированию коридора и рыночной интеграции стран-участниц Центральной Азии, Кавказа, Каспийского и Черноморского бассейнов.

Целью мастер-плана «LOGMOS» является обеспечение комплексного видения стратегических направлений, содействие бенефициарам ТРАСЕКА и заинтересованным сторонам ЕС в совершенствовании аспектов операционной логистики и морских магистралей ТРАСЕКА. Мастер-план также представляет собой всеобъемлющие рамки для шагов в направлении упорядочивания повестки дня для оказания внешней помощи ТРАСЕКА.

Мастер-план был разработан с точки зрения коридора и ориентирован на основную сеть стран ТРАСЕКА. Методология ЕС по расширению TEN-T, опыт сотрудничества в области транспорта ЕПС и пересмотренная политика TEN-T были тщательно рассмотрены и адаптированы к условиям ТРАСЕКА. Соответствующая методика используется для определения основной сети и критериев определения приоритетных действий.

Мастер-план содержит рекомендации, применимые для трех слоев функционирования коридора ТРАСЕКА:

- Инфраструктура и сети;
- Институционально-правовой слой;
- Рыночно-операционный слой.

Руководящие принципы высокого уровня для стратегических действий подкреплены техническими рекомендациями и Дорожной картой на кратко-, средне- и долгосрочную перспективу.

Работа основана на всестороннем анализе транспортного сектора в регионе, который представлен в обзорных отчетах по странам, тематических отраслевых отчетах и исследованиях, содержащихся в приложениях к настоящему мастер-плану.

Все рекомендации, сформулированные в процессе работы над проектом, представляют собой практические результаты интенсивного диалога и консультаций с заинтересованными сторонами на национальном, региональном и международном уровне. Будучи ориентированным на инновационные цели, мастер-план учитывает и развивает результаты существующих проектов ТРАСЕКА, накопленный опыт, средства и инструменты регионального значения.

---

### ***Глобализация требует интеграции всех транспортных систем ТРАСЕКА***

В свете растущей глобализации страны ТРАСЕКА признали необходимость функциональных транспортных связей. Они стремятся к интеграции в глобальные цепочки поставок со странами ЕС на Западе посредством TEN-T и развивающимися рынками на Дальнем Востоке. В связи с этим их политика и проекты в области транспорта должны учитывать не только национальные потребности, но и региональные и международные тенденции.



---

**Изменения глобальных и региональных условий требуют возможностей гибкого реагирования**

Координация усилий, направленных на достижение эффекта синергии, предполагает создание глобального плана для государств-членов ТРАСЕКА с учетом международных факторов цепей поставок.

---

**Мастер-план должен развиваться с течением времени**

В современной динамично развивающейся среде данный мастер-план не следует рассматривать в качестве окончательного, завершенного или неизменного документа. Скорее, он должен стать живым инструментом, форма и содержание которого развиваются в течение времени под наблюдением Постоянного Секретариата ТРАСЕКА.

---

**Необходимой предпосылкой является последовательная поддержка со стороны государственных и частных сторон ...**

Предполагается, что реализация мастер-плана будет опираться на политическую волю стран, и что заинтересованные стороны будут по-прежнему изъяснять готовность регулярно вносить свой вклад в его совершенствование и обновление.

---

**...наряду с восприимчивостью к рыночным изменениям, прагматизмом и готовностью учиться на опыте других**

Концепция мастер-плана «LOGMOS» основывается на:

- Рыночно-ориентированном подходе;
- Концентрации на практических проблемах, которые уже были успешно решены в других странах ТРАСЕКА или прочих бывших социалистических странах;
- Постоянном диалоге с широким кругом институциональных, государственных и частных заинтересованных сторон, что позволяет выявить их потребности.

---

**Конкурентоспособность зависит от стоимости, сроков и надежности**

Основная цель заключается в повышении конкурентоспособности коридора с точки зрения финансовых затрат, времени в пути и надежности. Мастер-план направлен на поддержку функциональных мультимодальных цепей поставок, достаточно гибких в операционном отношении, чтобы реагировать на меняющиеся обстоятельства.





---

***Внутриконтинентальные страны должны иметь доступ к морю. Все страны нуждаются в эффективных сухопутно-морских коридорах, которые позволяют оптимально использовать все виды транспорта***

Пять из десяти прямых стран-бенефициаров (Кыргызстан, Таджикистан, Узбекистан, Армения и Молдова) не имеют береговой линии и, следовательно, прямого доступа к открытым морям. Три страны (Казахстан, Туркменистан и Азербайджан) имеют доступ только к закрытому Каспийскому морю. Эти восемь стран, в большей или меньшей степени, зависят от транспортных сетей соседних стран и соответствующих правил, при осуществлении значительной части (если не 100%) их внешней торговли.

Поэтому обеспечение функционирования ТРАСЕКА как непрерывного коридора с интегрированными и взаимно совместимыми логистическими условиями позволит преодолеть проблемы, испытываемые внутриконтинентальными странами, и откроет им доступ к общим преимуществам международного торгового обмена.

---

***Международные цепочки поставок зависят от наличия интермодальных и логистических объектов***

По этой причине, а также в целях минимизации затрат и воздействия на окружающую среду, в основе мастер-плана лежит необходимость развития ТРАСЕКА в качестве надежного мультимодального коридора. Это требует наличия эффективных интермодальных и логистических объектов и услуг, имеющих удобное расположение и предназначенных для содействия развитию международных цепочек поставок и бесперебойных товарных потоков через границы.

---

***Мастер-план базируется на трех реализованных ранее проектах ЕС...***

Подготовка мастер-плана определялась следующими факторами:

- Развитие достижений и рекомендаций трех предыдущих проектов, реализованных при финансировании ЕС:
  1. [Международные центры логистики для Западных стран СНГ и Кавказа;](#)
  2. [Международная сеть логистических центров в Центральной Азии;](#)
  3. [Морские магистрали Черного и Каспийского морей.](#)



*...и руководствуется принципами, повышающими эффективность и устойчивое развитие*

- Отслеживание и доработка пилотных проектов, отобранных в рамках указанных Проектов, реализованных при финансировании ЕС;
- Сосредоточение на пилотных проектах, которые потенциально могут быть объединены или связаны с другими пилотными проектами, или на повышении эффективности существующих видов деятельности;
- Интеграция новых пилотных проектов, которые повышают эффективность деятельности коридора ТРАСЕКА в целом;
- Систематический обмен опытом и передовой практикой между странами ТРАСЕКА и с другими регионами;
- Сосредоточение внимания на реализации «мягких» мер по устранению узких мест, упрощению процедур пересечения наземных и морских границ, усовершенствованию государственного и частного управления активами;
- Акцент на выделении человеческих, финансовых и других ресурсов для инвестирования только в те объекты инфраструктуры, которые обоснованы текущим или будущим спросом;
- Укрепление потенциала человеческих ресурсов, участвующих в реализации проектов ТРАСЕКА, значимых в контексте «LOGMOS»;
- Интеграция соответствующих компонентов национальной транспортной политики государств-участников, положений общей стратегии МПК ТРАСЕКА, а также результатов, полученных в ходе реализации других проектов ТРАСЕКА и «чужих» (т.е. осуществляемых без поддержки ЕС) проектов.

## 1.1 Определение и базовые модели

### 1.1.1 Мастер-план: определение и значения

**Компоненты: видение, миссия, ценности и стратегия**

Мастер-план определяется как стратегическое планирование организации, т.е. процесс определения ее стратегии и принятия решений о том, как распределить ресурсы для достижения целей, поставленных в стратегии.

Ключевые компоненты, относящиеся к стратегическому планированию, включают:

- Видение, т.е. долгосрочное представление о том, какой хочет стать организация;
- Миссия, т.е. какую ключевую цель ставит перед собой организация, и, следовательно, зачем она существует и что она делает для реализации своего видения;
- Ценности, т.е. взгляды и убеждения, которые разделяют все заинтересованные стороны в



организации. Они определяют приоритеты и представляют собой культурный каркас, подкрепляющий процесс принятия решений;

- Стратегия, определяющая и объединяющая общие долгосрочные цели, которых организация хочет достичь, и средства их достижения. Ее можно также назвать Дорожной картой (такие цели включены в Главу 4 – Дорожная карта «LOGMOS»).

---

**Процесс: оценка, определение и выбор**

Процесс стратегического планирования включает следующие стадии:

- Анализ текущей ситуации в целях оценки значимых экономических тенденций, рыночной конъюнктуры (спрос, предложение и конкуренция) и существующей регуляторной среды;
- Определение желаемых целей;
- Выбор направления движения, наиболее подходящего для достижения целей с учетом средств, имеющихся в настоящее время или которые станут доступны в будущем.

Этот стандартный подход был адаптирован для разработки мастер-плана «LOGMOS». Ситуационный анализ распространяется на альтернативные виды транспорта и маршруты и включает обзор недостающих инфраструктурных звеньев и всевозможных узких мест, препятствующих беспрепятственному прохождению товарных потоков по коридору.

Указанный обзор опирается на индекс эффективности коридора ([TRAX](#)), разработанный в рамках реализованного при финансировании ЕС проекта «Транспортный диалог и взаимодействие между ЕС, соседними странами и странами Центральной Азии» - [Проект IDEA](#) – и другие имеющиеся оценки.



### 1.1.2 Региональная и национальные перспективы

**Мастер-план ориентирован на региональную перспективу, но учитывает национальные потребности, интересы и планы**

Мастер-план ориентирован на региональную перспективу, но учитывает национальный контекст посредством:

- фокусировки на тех положениях существующих национальных планов в области транспорта, которые имеют отношение к развитию коридора,
- применения рекомендаций для конкретных стран, которые могут способствовать повышению эффективности ТРАСЕКА.

В регионе ТРАСЕКА эффективность реализации планов и политики в области транспорта зависит от конкретных национальных и региональных политических и социально-экономических показателей. Следовательно, рекомендации и методология мастер-плана совместимы с индивидуальными условиями и национальными приоритетами различных стран ТРАСЕКА.

**Мастер-план является практичным и реалистичным, рационализирует пересекающиеся планы и включает механизмы управления и мониторинга**

Мастер-план разрабатывается в непростой обстановке, когда рекомендации на национальном уровне необходимо формулировать с учетом

- решения практических экономических проблем в области транспорта,
- постановки реалистичных целей с точки зрения воздействия предлагаемых мер, включая всесторонний диалог со всеми заинтересованными сторонами, в том числе, ключевых игроков из частного сектора,
- координации национальных планов, которые могут частично пересекаться или противоречить друг другу,
- предложения организационных и контрольных механизмов для отслеживания и оценки осуществления.

**ТРАСЕКА учитывает реализуемые инициативы в области регионального сотрудничества**

Региональное сотрудничество базируется на конкретных проектах, спектр задач которых ограничен, а соответствующие усилия не всегда должным образом скоординированы. Даются рекомендации в отношении различных региональных инициатив сотрудничества в области транспорта.

**Потребности транспортной отрасли должны определять путь развития ТРАСЕКА**

Удовлетворение потребностей региональной транспортной отрасли требует:

- выработки общего глобального видения;
- реализации четко определенного подхода к повышению эффективности коридора;
- использования потенциала МПК ТРАСЕКА;
- реализации и мониторинга проектов и политических курсов Постоянным Секретариатом ТРАСЕКА.



**Глобализация, вероятно, вызовет изменения, поскольку страны признают необходимость регионального сотрудничества для достижения национальных целей**

Стремительно растущая интернационализация мировой экономики может стать катализатором изменений в регионе ТРАСЕКА: страны начинают осознавать, что индивидуально принятые политические курсы могут проявить себя как неэффективные и непродуктивные и что условием доступа к мировым рынкам является двустороннее, многостороннее и региональное сотрудничество.

Многие страны начинают осознавать выгоду, которую они могут извлечь в плане инвестиций, занятости и доходов из привлечения транзитных грузопотоков на их территории. Эти грузопотоки необходимо поддерживать путем упрощения процедур пересечения границы и таможенных процедур, другими словами, путем принятия мер по упрощению процедур торговли, что возможно только при условии международного сотрудничества.

Очевидно, что прогресс в достижении целей ТРАСЕКА в большой степени зависит от развития мультимодальных транспортных систем, которые опираются на современную логистическую инфраструктуру и услуги и в значительной степени ориентированы на контейнерные грузы.

### **1.1.3 Тенденции и проблемы международных перевозок**

В качестве мультимодального коридора, пересекающего Евразию, ТРАСЕКА конкурирует с другими наземными железнодорожными и автомобильными маршрутами, проходящими через Россию. Коридор ТРАСЕКА состоит из трех основных маршрутов:

- центральный маршрут, который, начинаясь в ЕС, пересекает Черное море, затем Кавказ и, наконец, через Каспийское море ведет в Центральную Азию;
- южный маршрут, который также начинается в ЕС, затем соединяется с турецкой ветвью ТРАСЕКА, проходя вдоль северного черноморского побережья Турции на Кавказ и далее;
- исторический Шелковый Путь, ведущий из Турции через Иран и страны Центральной Азии. Несмотря на то, что ИРАН формально является участником ОМС ТРАСЕКА, существующий на данный момент ряд ограничений препятствует полноценному использованию этого маршрута. Можно обоснованно предположить, что текущие улучшения железнодорожного и автомобильного сообщения в Центральной Азии и на Кавказе, а также планируемое развитие морских линий на Каспии приведет к естественному сокращению внутренних транзитных потоков ТРАСЕКА в направлении Восток-Запад и Запад-Восток и грузопотоков ЕС через Иран. К тому же этот маршрут намного длиннее и, следовательно, менее рентабелен, чем упомянутые выше маршруты<sup>1</sup>.

Тем не менее, грузы, которые ТРАСЕКА и другие коридоры пытаются привлечь, транспортируются в подавляющем большинстве по морю и в контейнерах между

<sup>1</sup> Тем не менее, Иран мог бы играть более активную транзитную роль для морских грузоперевозок между Дальним Востоком, ЮВА, Индийским субконтинентом, Восточной Африкой и регионом ТРАСЕКА через Персидский залив, когда в полном объеме заработает новая железнодорожная, автомобильная и портовая инфраструктура. Соответствующие планы выходят за рамки настоящего мастер-плана.



## Логистические процессы и морские магистрали II

азиатскими и европейскими портами, в том числе на Средиземном и Черном морях. Приведенные ниже статистические данные свидетельствуют о росте морской торговли с 1970 года и стремительном увеличении доли контейнерных грузов.

Развитие международных морских грузоперевозок в млн т груза						
Год	Нефть и газ	Основные массовые	Прочие сухие грузы в т.ч. контейнерные	Всего (все грузы)	% Контейнеров всего	
1970	1,44	448	717	2,605	-	
1980	1,871	608	1,225	3,704	<b>2,75%</b>	
1990	1,755	988	1,265	4,008	<b>5,84%</b>	
2000	2,163	1,295	2,526	5,984	<b>9,99%</b>	
2010	2,772	2,335	3,302	8,409	<b>15,16%</b>	

Источник: ЮНКТАД



### Врезка 1: Контейнеризация и глобализация

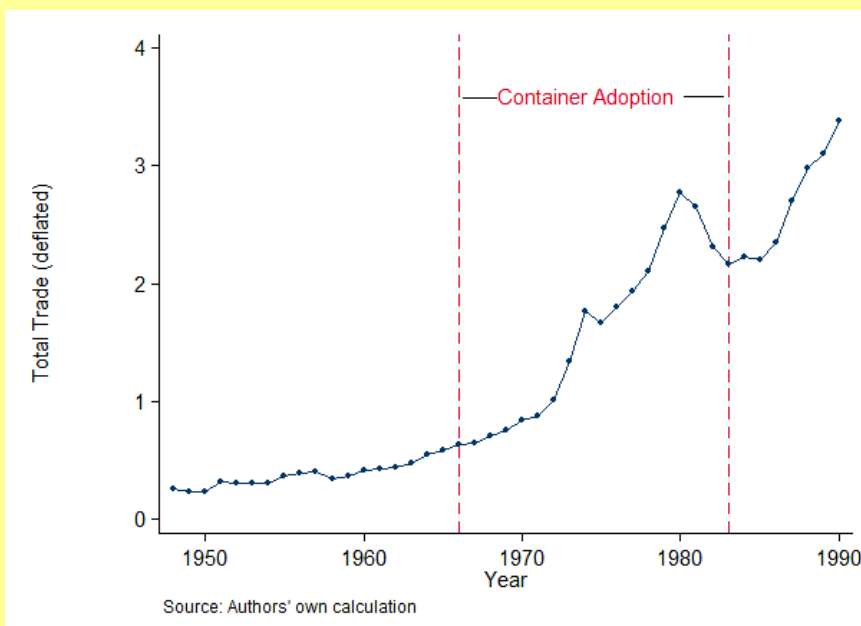
Первый успех промышленного контейнерного предприятия относится к 1956 году, когда американский предприниматель в сфере грузоперевозок Малькольм Маклин предложил идею использования больших контейнеров, которые никогда не открываются в ходе транзита и перегружаются в интермодальном режиме с одного вида транспорта на другой (автомобильный, морской, железнодорожный).

Первым эффектом контейнеризации было значительное сокращение хендлинговых и стивидорных затрат: товары могли быть отсортированы и упакованы (распакованы) только один единственный раз за пределами портов. Операции по погрузке-разгрузке и трансферу контейнеров в портах становились все более механизированными и не требовали содержания традиционной многочисленной команды грузчиков на пирсе и на самих судах.

Стандартизация контейнерных параметров в соответствии с ISO в конце 1960-х годов и строительство крупных, специализированных судов, которые могли быть обслужены значительно быстрее, чем обычные суда с навалочным грузом, все более способствовали повышению эффективности этого надежного вида транспортировки, способствуя снижению транспортных затрат на единицу и сокращению времени доставки. (В частности, было подсчитано, что время транспортировки грузов от двери до двери из Великобритании в Австралию сократилось с 70 до 34 дней).

Контейнеризация грузов, по мере ее распространения в мировом масштабе, стимулировала изменения и на других видах транспорта (железнодорожном, автомобильном и речном), что способствовало укреплению интермодального характера этой новой технологии транспортировки грузов. В некоторых странах переход к контейнеризации произошел очень быстро. В Великобритании доля пригодных для контейнеризации грузов, которые и в самом деле перевозились в контейнерах, возросла с 0% до 80% в период 1966-1984 гг., а в Японии трансформация произошла еще быстрее, с 1969 по 1976 год.

Международная торговля выиграла от снижения транспортных расходов и сокращения сроков доставки и начала показывать небывалые темпы роста. Благодаря контейнеризации были реализованы технические предпосылки глобализации мировой экономики.



Развитие мировой торговли



Эта тенденция является устойчивой и ускоряется со временем. Поэтому важно понимать сильные и слабые стороны морских контейнерных перевозок и возможности их будущего развития. Это поможет определить, где и как наземные коридоры способны найти свою нишу в общей межконтинентальной транспортной сети, увеличить свою долю рынка и стать незаменимым дополнением к морским путям сообщения.

При определении стратегий коридоров / сухопутных мостов для максимизации их конкурентных преимуществ необходимо учитывать следующие факторы:

---

***Избыточная пропускная способность морской отрасли обусловила снижение цен***

В докризисные годы спрос на морские перевозки взлетел до небывалых высот, и морские перевозчики стали бороться за увеличение их долей на рынке, быстрый рост которого прогнозировался и на будущее. В конце 2007 года общий портфель заказов мировой судостроительной индустрии был эквивалентен 50% существующего мирового флота. Некоторые контракты были расторгнуты либо отсрочены, но отрасль по-прежнему обременена избытком пропускной способности и, следовательно, несет убытки от очень низких фрахтовых ставок.

В частности, в настоящее время в эксплуатации находятся 5970 контейнеровозов общей вместимостью 17,2 млн TEU. Это означает, что емкость мирового флота контейнеровозов увеличилась на 82% с 2007 года. Кроме того, новая волна заказов прошла в 2010-2011 гг., когда судоходные компании решили воспользоваться снижением расценок верфей на строительство судов нового поколения вместимостью 10000+ TEU. Серьезный избыток мощностей почти наверняка сохранится, и это касается не только маршрутных лайнеров с высокой пропускной способностью, поскольку вытесненные ими суда переводятся на другие маршруты.

Судоходные линии отреагировали на проблему избыточных мощностей, заказывая еще более крупные суда, с изначально более низкими эксплуатационными затратами на слот, вводя при этом сервисы с гарантированными отправлениями по фиксированному графику как, например, сервис «Daily Maersk» и внедряя концепцию движения малым ходом (slow steaming, SS) в целях снижения расхода топлива.





---

***Движение малым ходом как инструмент снижения эксплуатационных расходов судов***

Движение малым ходом (SS) в настоящее время было усовершенствовано путем использования очень малого (ESS) и супер-малого хода (SSS). Было установлено, что снижение скорости на 15% позволяет снизить расход топлива на 35% в день и на 24% в расчете на морскую милю.

Для судоходных компаний это означает серьезную финансовую экономию, частично нивелируемую за счет необходимости запуска дополнительных судов для обеспечения прежней пропускной способности, а также значительное снижение выбросов CO<sub>2</sub> и других вредных веществ.

Применяются также и другие технические решения. К ним относятся модернизация двигателей, применение более эффективных гребных винтов и улучшенная конструкция корпусов будущих судов.

---

***Пиратство: риски и высокие затраты для судоходной отрасли***

Число случаев пиратства – нападения на суда с целью грабежа или совершения других преступлений - увеличилось на 68% в 2000-2006 годах и составило в целом 2463 совершенных нападений или их попыток. Однако аналитики полагают, что почти о половине всех пиратских нападений нигде не сообщалось, как правило, из-за опасений по поводу последующих затрат на расследование и увеличения страховых взносов.

С 2005 года регион Африканского Рога стал номером один среди зон высокого риска (High Risk Area, HRA): в 2008 году в этом регионе было захвачено 42 судна, а в 2009 – 117, после того как сомалийские пираты расширили зону своих действий.

Однако предпринятые с 2009 года совместные усилия международного сообщества принесли свои плоды: в 2012 году у сомалийских берегов было захвачено всего 14 судов. С другой стороны, пираты становятся все более изощренными и лучше организованными. Пиратство, вероятно, будет постоянной проблемой, означающей значительные затраты для судоходной отрасли.

По оценке Всемирного банка, ежегодные расходы вследствие пиратства составляют 18 млрд долл. США, из которых затраты на выкуп составляют не более 2%. Значительно более дорогостоящим являются меры безопасности (государственные и частные) и отклонения судов от маршрута во избежание наиболее опасных морских районов.



---

**Экологические проблемы: загрязнение балластными водами**

Судовые балластные воды создают серьезные экологические, экономические и санитарные проблемы в связи с тем, что они являются средой для транспортировки множества морских видов (в том числе бактерий, микробов и мелких беспозвоночных) по всему миру. Эти виды могут создавать репродуцируемую популяцию и размножаться в гигантских пропорциях. По оценкам ИМО, суда переносят 3-10 млрд тонн балластной воды в год.

Вследствие этого Международная конвенция по контролю и обработке судового водяного балласта и осадков 2004 года была согласована и, по всей вероятности, в ближайшее время вступит в силу. Многие страны ратифицировали Конвенцию, но они представляют 29% мирового торгового флота вместо требуемых 35 %<sup>2</sup>.

Стоимость соблюдения Конвенции будет высокой для судовладельцев. Старые суда, возможно, придется преждевременно утилизировать. Стоимость модернизации систем очистки воды на сравнительно новых судах составляет до 4 млн долл. США, к этому следует добавить потерянный доход в течение 30-45 дней, необходимых для ретро-фитинга.

---

**Экологические проблемы: выбросы в атмосферу от бункерного топлива**

Согласно данным ЕК, загрязняющие вещества, выбрасываемые морским транспортом, усугубляют проблемы с качеством воздуха во многих европейских городах. Если не будут приняты соответствующие меры, выбросы серы грузовыми судами в морских районах ЕС к 2020 году будут превышать суммарные выбросы всех наземных источников.

В связи с этим страны-члены ЕС обязались сократить содержание серы в топливе для морских судов с нынешних 3,5% до 0,5% к 2020 году и до 0,1% в хрупких экосистемах. Другие страны также ввели или собираются ввести подобные ограничения.

Судовладельцам приходится использовать более легкие, более чистые и более дорогостоящие виды топлива; устанавливать скрубберы для очистки выхлопных газов или преждевременно утилизировать суда после всего лишь 15 лет службы.

---

<sup>2</sup> Иран является единственной страной ТРАСЕКА, ратифицировавшей Конвенцию на сегодняшний день. Россия – вторая ратифицировавшая страна в регионе Черного и Каспийского морей.



---

**Экологические проблемы: повышение энергоэффективности**

В 2011 году ИМО внесла поправки в Международную конвенцию по предотвращению загрязнения с судов (МАРПОЛ), включив в нее стандарты энергоэффективности для новых судов путем введения Индекса энергоэффективности (ИЭЭ). Цель состоит в повышении эффективности топлива на 30% для судов, которые будут поставляться с 2015 года.

Исследования, проведенные по заказу ИМО, показывают, что затраты на соблюдение требований будут более чем компенсированы экономией топлива для судоходных компаний. Топливные затраты составляют в настоящее время 60% от общего объема судовых эксплуатационных расходов (амортизация основного капитала), по сравнению с 30% в период до 2000 года, причем эта доля будет расти. Так что вполне вероятно, что меры по повышению энергоэффективности будут целесообразными как с коммерческой, так и с экологической точки зрения.

---

**Новые виды топлива**

В связи с ростом цен на судовое топливо в последнее время и ужесточением норм выбросов, промышленность исследует альтернативные виды топлива. Разведка и добыча сланцевого газа во многих частях мира может изменить правила игры, впервые сделав доступной более чистый и дешевый альтернативный вариант.

Признавая этот факт, ЕС выделил из бюджета Программы TEN-T 1,25 млн евро на реализацию проекта, направленного на выявление и устранение возможных препятствий для ввода в эксплуатацию судов, работающих на сжиженном природном газе (СПГ). Кроме того, в рамках стратегии ЕК «Транспорт-2050» было предложено установить бункеровочные станции для заправки судов СПГ в 139 портах. Аналогичные инициативы имеют место во всем мире.

Было подсчитано, что стоимость перехода на альтернативные виды топлива может составлять свыше 40 млрд долл. США в год в течение последующих 12 лет.



### **Последствия для ТРАСЕКА и варианты реагирования**

Для конкурирующих наземных маршрутов нынешняя ситуация с избыточной пропускной способностью и острой конкуренцией среди судоходных компаний имеет негативное значение. Это связано со снижением тарифных ставок, а также реакцией судоходных компаний в виде улучшения качества услуг, в частности, путем введения регулярных и надежных расписаний рейсов. Неоднократно подчеркивалось, что гарантированные даты доставки грузов, как минимум, столь же важны, как и короткие сроки транзита.

С другой стороны, движение малым ходом повышает преимущества наземных маршрутов с точки зрения скорости и расстояния, пиратство остается угрозой для судоходства и означает существенные расходы для этой отрасли, а все более строгие меры по охране окружающей среды будут навязывать еще большие затраты.

Но вполне возможно, что судоходная отрасль станет более конкурентоспособной в экономическом плане, вложившись поначалу в повышение энергоэффективности и переход на более чистые виды топлива.

Более того, наземные виды транспорта также зависят от ископаемых видов топлива (непосредственно применяемых в виде дизельного топлива или бензина или косвенно, через использование электроэнергии, вырабатываемой угольными, нефтяными или газовыми электростанциями). Они также должны соответствовать законам об охране окружающей среды и соблюдать международные соглашения. И маршруты ТРАСЕКА, пересекающие Черное и Каспийское море, будут испытывать такой же ценовой прессинг, как и судоходные линии большой протяженности.

### **Врезка 2: Белая книга ЕС**

В 2011 году Европейская комиссия приняла очередную Белую книгу: «Дорожная карта Единой европейской транспортной зоны на пути к конкурентоспособной и ресурсоэффективной транспортной системе». Этот документ предусматривает реализацию в течение следующего десятилетия 40 конкретных инициатив, направленных на создание конкурентоспособной транспортной системы для повышения мобильности, преодоления основных барьеров в ключевых областях, стимулирования роста экономики и решения проблемы занятости. В то же время предложенные инициативы помогут значительно снизить зависимость Европы от импорта нефти и сократить углеродные выбросы транспорта на 60% к 2050 году.

Белая книга закрепляет долгосрочную стратегию, которая будет способствовать достижению целей транспортной отрасли на перспективу до 2050 года, а именно:

- полный запрет на использование в городах автомобилей, работающих на традиционных видах топлива;
- увеличение доли экологичного низкоуглеродного топлива в авиации до 40%, сокращение вредных выбросов морского транспорта минимум на 40%.
- перевод 50% пассажирских и грузовых междугородних автомобильных перевозок средней дальности на железнодорожный и водный транспорт;
- все это позволит снизить вредные выбросы транспорта на 60% к середине столетия.

Более подробная информация о Белой книге и Оценке воздействия на окружающую среду содержится по следующей [ссылке](#).



### 1.1.4 Сопоставимые эталонные модели и практический опыт

**Методология TEN-T явилась серьезным вкладом в разработку мастер-плана...**

Презентация стратегического видения и практических рамок действий требует подхода, который связывает западную транспортную сеть с коридорами и осями в восточном направлении. Методология TEN-T ЕС была принята в качестве отправной точки. При этом особое внимание было уделено следующим документам:

#### *Белые книги*

- Белая книга ЕС 1996 года: Стратегия оживления железнодорожного сообщения на территории Сообщества и три «железнодорожных пакета», описываемых далее в данном документе.
- Белая книга 2011 года: Дорожная карта Единой европейской транспортной зоны на пути к конкурентоспособной и ресурсоэффективной транспортной системе.

#### *Пересмотр политики TEN-T*

Руководство по развитию Трансъевропейской Транспортной Сети (TEN-T) от октября 2011 года (корректировка Руководства от июля 2010 года), утвержденное Советом министров транспорта в марте 2012 г.

#### **Врезка 3: Пересмотр политики TEN-T**

В феврале 2009 года Комиссия ЕС выпуском Зеленой книги «К повышению интеграции Трансъевропейской транспортной сети для содействия общей транспортной политике» начала процесс **пересмотра политики TEN-T**. Заинтересованные стороны, европейские институты и консультативные органы приветствовали идею пересмотра и предложенный подход (Вариант 3 - двухслойный подход к планированию с «основной сетью» в качестве верхнего слоя).

Новая основная сеть соединит 94 основных европейских порта с железнодорожными и автомобильными дорогами, 38 ключевых аэропортов с железнодорожными линиями, ведущими в крупные города, 15 000 км железнодорожных линий, которые будут модернизированы для высокоскоростного сообщения, 35 трансграничных проектов, направленных на сокращение узких мест.

Основным нововведением новых руководящих принципов TEN-T является введение 9 коридоров в основной сети. Каждый коридор должен объединять, по меньшей мере, три вида транспорта, три государства-участника и два трансграничных участка.

В целях содействия решению конкретных вопросов, определенных или рекомендованных в Зеленой книге, было создано шесть экспертных групп, состоящих из экспертов в различных областях в целях будущего планирования TEN-T и реализации предложенной методологии.

Документ «Консультации о будущем трансъевропейских транспортных сетей», принятый 4 мая 2010 года, охватывает три варианта планирования, представленные в Зеленой книге, но, с учетом широкой поддержки Варианта 3, фокусируется на нем. Он включает описание методологии создания **основной сети** и обзорный анализ бывшей политики TEN-T в рамках отдельного Рабочего документа.

Основываясь на этих промежуточных шагах, основным законодательным предложением в результате процессов, инициированных Зеленой книгой, явилось предложение Комиссии о пересмотре Руководящих принципов TEN-T. Новые / пересмотренные Руководящие принципы были приняты Комиссией в середине 2011 года.

Более подробную информацию о пересмотре политики TEN-T, а также подробные отчеты рабочих групп можно найти по [ссылке](#).



#### Врезка 4: Расширение TEN-T

В январе 2007 года Европейская комиссия одобрила Сообщение о Руководящих принципах для транспорта в Европе и соседних регионах, в котором была изложена политика ЕС, ориентированная на создание эффективного транспортного рынка с участием ЕС и соседних стран. В этом Сообщении были определены **пять важнейших транспортных осей** для осуществления международной торговли между ЕС и соседними странами и за их пределами.

Расширение сетей в направлении соседних стран является одной из целей, изложенных в Сообщении по укреплению Европейской политики соседства. Предложенный Инвестиционный фонд соседства также предоставляет удобный механизм для стимулирования инвестиций в транспортном секторе и, следовательно, для поддержки действий, предусмотренных Руководящими принципами.

Руководящие принципы определяют первые шаги по реализации комплексной политики усиления интеграции транспортной системы ЕС с соседними странами. Эта политика ориентирована на основные объекты инфраструктуры для международных перевозок и законодательство, регулирующее использование соответствующих маршрутов различными видами транспорта. Со временем должны быть разработаны общие нормы и правила для транспортного сектора в целом, что позволит создать эффективный транспортный рынок с участием ЕС и соседних стран.

Определены следующие главные межнациональные транспортные оси:

- **Морские автостроды:** должны связать регионы Балтийского, Баренцева морей, Атлантики (в том числе, отдаленные Канарские, Азорские острова и Мадейру), Средиземного, Черного и Каспийского морей, а также прибрежные государства в пределах морских регионов с расширением через Суэцкий канал в направлении Красного моря;
- **Северная ось:** соединяет северную зону Евросоюза с Норвегией на севере и с Белоруссией, Россией на востоке. Также предусмотрено сообщение с регионом Баренцева моря, связывающее Норвегию через Швецию и Финляндию с Россией;
- **Центральная ось:** связывает центральную зону Евросоюза с Украиной и Черным морем и далее через внутреннее водное сообщение с Каспийским морем. Предусмотрено также прямое сообщение между Украиной и Транссибирской железнодорожной магистралью и связь по внутреннему водному пути Волга-Дон с Балтийским морем;
- **Юго-Восточная ось:** связывает ЕС с Балканами и Турцией и далее с Южным Кавказом и Каспийским морем, а также с Ближним Востоком до Египта и Красного моря;
- **Юго-Западная ось:** связывает юго-западную зону ЕС со Швейцарией и Марокко, включая Трансмагрибский маршрут, соединяющий Марокко, Алжир и Тунис, и его расширение в Египет.

С Руководящими принципами можно ознакомиться по ссылке: [ссылке](#).



### Врезка 5: Обеспечение грузопотоков – Европейская стратегия

Европейская комиссия выдвинула ряд мер по содействию развитию логистике грузовых перевозок в ЕС в целях повышения конкурентоспособности железнодорожных перевозок, создания условий для европейских портов по привлечению инвестиций, повышения эффективности морских грузоперевозок и использования прогресса, достигнутого в сфере развития морских магистралей.

Комплекс мер был принят в 2007 году с опубликованием Сообщения Европейской Комиссии «Повестка дня грузовых перевозок ЕС: повышение эффективности, интеграция и устойчивости грузовых перевозок в Европе {SEC (2007) 1351} {SEC (2007) 1367}».

В сообщении подчеркивалась важность грузового транспорта для европейской конкурентоспособности. Был рассмотрен ряд вопросов политики в целях обеспечения ее эффективности и устойчивости:

- Затормозившие, влияющие на увеличение стоимости и времени транспортировки, а также повышение расхода топлива.
- «Следы», оставляемые грузовым транспортом.
- Зависимость транспорта от импорта ископаемых видов горючего.
- Сохранность и безопасность на транспорте.
- Дефицит квалифицированного персонала в транспортно-логистической отрасли
- Быстрое распространение лучших практик в сфере логистики по всей расширенной территории Европейского Союза.
- Обеспечение лидирующих позиций европейских игроков на мировых рынках.
- Укрепление торговых отношений со странами за пределами ЕС и повышение эффективности транспортных операций, особенно с соседними странами.
- Ускорение прогресса в области информационных и коммуникационных технологий (ИКТ) в сфере логистики.

В Сообщении был предложен политический курс, основанный на интенсивных консультациях с заинтересованными сторонами в соответствии с целями, изложенными в Белой книге по транспорту. Он был направлен на повышение эффективности различных видов транспорта, используемых по отдельности или в комбинации (ко-модальности) и включал:

- **План действий в области грузовой логистики**, предусматривающий ряд действий по продвижению управления грузами и трафиком, повышению устойчивости, упрощению административных процедур; пересмотр норм погрузки; пересмотр Директивы 96/53/ЕС в отношении габаритов транспортных средств.
- **Сообщение о товарно-ориентированной железнодорожной сети**, способствующее повышению конкурентоспособности железнодорожных перевозок, в частности, путем сокращения транзитного времени, повышения надежности железнодорожного транспорта и отзывчивости к требованиям заказчика.
- **Сообщение о политике в отношении европейских портов**, направленное на обеспечение видения и предоставление набора инструментов для повышения эффективности портов в качестве основных узлов в транспортной системе Европы, путем содействия в привлечении новых инвестиций, налаживания диалога между всеми заинтересованными сторонами и повышения их имиджа. Это Сообщение призвано реализовать опубликованное недавно Сообщение о комплексной морской политике Европейского Союза, в котором был представлен межсекторальный подход к морским перевозкам.
- Рабочий документ Комиссии **«На пути к европейскому морскому транспортному пространству без барьеров»**, призванный содействовать тому, чтобы каботажное судоходство в полной мере могло использовать преимущества Внутреннего Рынка путем упрощения административных и документальных процедур.
- Рабочий документ Комиссии **по морским магистралям**, оценивающий прогресс, достигнутый в развитии морских магистралей, и предлагающий дополнительные элементы повышения качества.

Перечисленные выше политические инициативы подкрепляют друг друга и представляют собой политическую повестку дня для повышения эффективности грузовых перевозок в Европе. Общий подход характеризуется:

- ориентацией на коридоры, соединяющие соседние страны между собой и с дальним зарубежьем, а также
- продвижением инновационных технологий и методов в области инфраструктуры, грузового флота и управления грузопотоками.

Политические инициативы, представленные в этих документах, прокладывают путь в направлении европейской грузовой транспортной политики, построенной на принципах ко-модальности, интеллектуальных транспортных систем (ИТС), зеленых коридоров и клиентоориентированности. Этими принципами необходимо руководствоваться при реализации мероприятий и инициатив, предложенных Европейской комиссией. Более подробную информацию можно найти по [ссылке](#).



### 1.1.5 Принципы разработки мастер-плана «LOGMOS»

**В основу разработки мастер-плана было положено пять принципов: межнациональная перспектива; использование существующего опыта; универсальность применения; внедрение передового опыта, а также признание более широких целей - солидарности и мира**

Следующие принципы являются основополагающими для подготовки мастер-плана

- Региональная ориентированность и перспектива коридора.
- Эффективное применение инструментов и опыта ТРАСЕКА, включая (а) [5 основных компонентов стратегии МПК до 2015 года](#), ориентированных на развитие мультимодальных цепочек и (b) руководство по проведению [технико-экономических обоснований, Руководство по инвестициям](#), разработанные в процессе определения приоритетности проектов в рамках финансируемых ЕС проектов технической помощи [IDEA I](#) и [IDEA II](#). Эти документы иллюстрируют существенный объем работы, уже проведенной на уровне ТРАСЕКА с целью улучшения мультимодального аспекта функционирования коридора и содействия его развитию с применением передового опыта и привлечения целевых инвестиций
- Применимость для всех стран ТРАСЕКА - участниц ЕИСП, стран Центральной Азии, членов IPA или не прямых бенефициаров, с учетом их неоднородности.
- Применение передовой практики.
- Признание роли ЕС в продвижении мастер-плана в качестве не только экономического инструмента, но и в качестве инструмента укрепления глобального сотрудничества и содействия укреплению солидарности и мира в регионе.

### 1.2 Целевые группы и задачи мастер-плана

**Целевые группы: государственные, частные и внешние**

Целевыми группами мастер-плана являются национальные правительства, пользователи транспортных коридоров, ЕС, МФИ и структуры ТРАСЕКА. Мастер-план представляет им новое видение и повестку дня на будущее.





---

### Основные цели

Основные цели мастер-плана «LOGMOS» можно сформулировать следующим образом:

- Определение возрастающей роли и функции коридора ТРАСЕКА в международной торговле за пределами региона ТРАСЕКА в качестве важной альтернативы другим коридорам;
- Соответственно, поощрение проведения заинтересованными сторонами систематической оценки региональных и международных последствий национальной политики при решении транспортно-логистических проблем, что будет способствовать проведению переговоров с донорами и МФИ;
- Предложение методологии для обеспечения максимально широкого распространения передового регионального и международного опыта среди всех заинтересованных кругов в странах ТРАСЕКА;
- Подготовка ряда принципов, рекомендаций и ориентиров в помощь принимающим решения лицам в соответствии со стратегией, согласованной всеми сторонами на уровне МГК;
- Подготовка Дорожной карты для содействия потенциальным партнерам в установлении стандартов и ключевых показателей эффективности (KPI), позволяющих оценить потенциал пилотных проектов и определить текущий и будущий курс действий по реализации и устойчивому развитию этих проектов;
- Содействие развитию глобальной логистики цепей поставок и развитию транспортных процессов, основанных на международной практике;
- Определение оптимальных условий для привлечения частного сектора к созданию морских магистралей, международных логистических центров и к реализации комбинированных проектов;
- Содействие определению приоритетности инфраструктурных и других объектов с точки зрения инвестиций и схем финансирования;
- Определение областей компетенции в государственном и частном секторе, требующих укрепления кадрового потенциала и профессиональной подготовки, предоставление рекомендаций.

### 1.3 Методика разработки мастер-плана

---

#### **Три методологических слоя:**

Методика разработки мастер-плана основана на трех слоях, определенных в процессе постоянных тесных консультаций с заинтересованными представителями государственного и частного секторов:



---

**Институционально-  
правовой слой**

*Институциональная и правовая среда (на национальном и региональном уровне).* Сюда относятся аспекты упрощения процедур торговли для внутренних, импортно-экспортных и транзитных грузовых потоков. Акцент делается на фактической реализации существующих национальных законов и международных конвенций; выявлении оставшихся узких мест, несоответствий и пробелов в правовой сфере, а также бенчмаркинге с точки зрения LPI (Индекса эффективности логистики), ETI (Индекса вовлеченности стран в международную торговлю), инвестиционно-делового климата и простоты международного транзита.

---

**Транспортная  
инфраструктура**

*Транспортно-логистическая инфраструктура и сети.* Каждый рассматриваемый вид транспорта был оценен с точки зрения выявления слабых мест или отсутствующих звеньев, проблем интероперабельности и отсутствия взаимосвязанности. Внутренний водный транспорт был охвачен в рамках исследований ситуации на Днестре и Дунае. Мастер-план содержит анализ основной транспортной инфраструктуры и рекомендации по оптимизации ее функционирования.

---

**Рынок и операционная  
деятельность**

*Контекст глобального рынка ТРАСЕКА и операционной деятельности учитывает следующие аспекты:*

- существующие и потенциальные транспортные потоки,
- спрос и предложение,
- легкость доступа к инфраструктуре и инфраструктурным объектам,
- роль частного сектора,
- старые и новые монополии,
- системы сбора информации и доступа к ней, информационный обмен
- конкурентоспособность и привлекательность коридора ТРАСЕКА по сравнению с другими коридорами.

Основными источниками для этого слоя являются база данных по транспортным потокам проекта «LOGMOS» (скомбинированная с базой данных Комтрейд ООН), разработанная в рамках проекта IDEA I модель TRAX, [обзорные отчеты по странам](#), а также факты, собранные в ходе интервью и встреч с представителями частного сектора и бизнес-ассоциаций.

Соответствующие выводы будут синтезированы в тематических отчетах, описывающих каждый вид транспорта, мультимодальные возможности, логистический сектор и нормативно-правовую базу с точки зрения коридора.

---



---

***Планы действий по пилотным проектам отражены в технических рекомендациях и Дорожной карте***

Мастер-план содержит технические рекомендации, составленные на основе планов действий по пилотным проектам «LOGMOS»:

- Морские магистрали, железнодорожно-паромные и контейнерные маршруты на Черном и Каспийском морях;
- Сухопутный мост между Черным и Каспийским морями;
- Решения в отношении транзита по всему коридору между его восточной и западной границами, а также
- Логистические центры вблизи основных центров и фидерных узлов в рамках основной сети.

---

***Консультации и диалог – мастер-план стал результатом длительного, интенсивного процесса консультаций***

Мастер-план обсуждался с основными заинтересованными сторонами в рамках регулярных контактов между командой экспертов «LOGMOS» и ПС TRACECA, национальными координаторами, заинтересованными представителями государственного и частного сектора

Были рассмотрены и учтены советы международных транспортных организаций и учреждений, доноров и международных финансовых организаций (ЕС, ПРООН, Всемирного банка, АБР, ЕБРР, ЕИБ).

В результате ожидания и приоритеты заинтересованных сторон были учтены в мастер-плане, что позволяет им принять его в качестве средства реализации своих собственных интересов.



## 2 РУКОВОДЯЩИЕ ПРИНЦИПЫ И РЕКОМЕНДАЦИИ НА ВЫСОКОМ УРОВНЕ

Данная глава посвящена общим темам и охватывает следующие вопросы:

- Каковы сильные и слабые стороны ТРАСЕКА?
- Какие конкретные препятствия имеются на пути расширения объемов торговли и грузоперевозок по коридору ТРАСЕКА?
- Какие уроки можно извлечь из деятельности ТРАСЕКА и полученных на сегодняшний день результатов?
- Какие наиболее целесообразные и экономически эффективные меры по содействию могут быть предприняты в будущем
- Как эти меры могут быть интегрированы в единый мастер-план?
- Какая Дорожная карта может быть составлена для устранения имеющихся слабых сторон, развития сильных сторон и использования всех преимуществ имеющегося потенциала?

### 2.1 Общие руководящие положения и принципы

Доклад о вовлеченности в международную торговлю, представленный на Всемирном экономическом форуме в 2012 году, может использоваться в качестве объективной основы для оценки деятельности всех (за исключением двух) прямых и непрямых стран-бенефициаров ТРАСЕКА<sup>3</sup>. Доклад в достаточной степени детализирован, что позволяет использовать его как диагностический инструмент в дополнение к исследованиям и консультациям, которые проводились с 2009 года.

**.Индекс вовлеченности в международную торговлю свидетельствует том, что большинство стран ТРАСЕКА имеют показатели ниже среднего уровня**

В Докладе о вовлеченности в международную торговлю был представлен рейтинг 132 стран с точки зрения Индекса вовлеченности в международную торговлю (ЕТИ), основанного на анализе 4 категорий и 9 основных принципов:

Категория	Принцип
Доступ к рынкам	Доступ к внутренним и внешним рынкам
Административная инфраструктура на границе	Эффективность таможенного администрирования
	Эффективность процедур импорта-экспорта
	Прозрачность пограничной администрации
Транспортная и коммуникационная инфраструктура	Наличие и качество инфраструктуры
	Наличие и качество транспортных услуг
	Наличие и использование ИКТ
Бизнес-климат	Регуляторная среда
	Физическая безопасность

<sup>3</sup> Туркменистан и Узбекистан не вошли в перечень оцениваемых стран.



## Логистические процессы и морские магистрали II

Рейтинг и баллы стран-бенефициаров ТРАСЕКА<sup>4</sup> выглядят следующим образом (данные по непрямым странам-бенефициарам выделены серым курсивом):

Страна	Рейтинг	Балл
Грузия	38	4,58
Армения	59	4,19
<i>Турция</i>	<i>62</i>	<i>4,13</i>
<i>Румыния</i>	<i>69</i>	<i>4,02</i>
<i>Болгария</i>	<i>74</i>	<i>3,93</i>
Молдова	76	3,93
Азербайджан	81	3,85
Украина	8	3,79
Казахстан	105	3,50
Таджикистан	110	3,45
Кыргызстан	111	3,45

За исключением Грузии, которая является безусловным лидером, показатели стран-бенефициаров ТРАСЕКА находятся в пределах  $\pm 10\%$  от их среднеарифметического показателя (3,82).

---

**Рейтинги бенефициаров не повысились либо повысились незначительно с момента последней оценки**

---

В большинстве случаев рейтинги стран-бенефициаров понизились с 2010 года, когда индекс составлялся в прошлый раз. Болгария поднялась на 4 позиции; Турция осталась на том же месте; Молдова была впервые включена в перечень оцениваемых стран. Рейтинги Румынии, Казахстана и Кыргызской Республики понизились более чем на 10 позиций.

---

<sup>4</sup> Баллы всех оцененных стран варьируются от 6,14 (Сингапур) до 2,63 (Чад).



---

***Громоздкие процедуры, коррупция на границах и общая нормативная среда являются основными препятствиями на пути развития торговли***

***Повышение роли частного сектора имеет большое значение***

Анализ рейтингов стран с точки зрения указанных выше принципов свидетельствует о том, что основными проблемными областями являются:

- Громоздкие экспортно-импортные процедуры;
- Регуляторная среда для бизнеса в целом;
- Коррупция на границах.

Во всех странах из проанализированных 11, за исключением одной, импортные процедуры и / или коррупция входят в список трех основных проблем, обозначенных импортерами. Затраты и задержки, связанные с международными перевозками, представляют собой еще одну наиболее существенную проблему.

Для экспортеров процедуры и коррупция, по-видимому, являются менее обременительными. В целом их основная проблема заключается в выявлении потенциальных рынков и покупателей.

Информация, полученная от представителей частного сектора, является основным компонентом ETI. Частный сектор должен играть определенную роль в решении проблем и использовании возможностей. В частности, это требует от правительств предоставления частному сектору пространства для развития, в особенности, в секторах, где государство доминирует непосредственно или через государственные предприятия. Со стороны частного сектора также требуется активное сотрудничество.

---



**Аналогичную картину демонстрирует Индекс эффективности логистики (LPI)**

Другие показатели, такие как Индекс простоты ведения бизнеса, составленный Всемирным Банком, и Индекс эффективности логистики (LPI), в целом, демонстрируют аналогичную картину.

Индекс LPI был разработан Всемирным банком в 2007 году. Было опубликовано два обзора - в 2010 и 2012 году. С учетом ориентации на оценку именно логистического сектора этот индекс помогает странам выявлять проблемы и повышать эффективность в сфере торговой логистики. LPI учитывает шесть ключевых критериев:

- Эффективность процесса таможенного оформления,
- Качество торговли и транспортной инфраструктуры,
- Простота организации доставки грузов по конкурентоспособным ценам,
- Компетентность и качество логистических услуг,
- Возможность обнаружения и отслеживания грузов.
- Частота получения грузов грузополучателем с соблюдением запланированного и ожидаемого срока.

Седьмой критерий – «внутренние затраты на логистику» - был включен в первое издание LPI в 2007 году, но затем исключен.

Что касается Индекса простоты ведения бизнеса, для сбора данных применяются эмпирические методы, основанные на сборе данных на местах пользователями. LPI *«базируется на опросе операторов на местах во всем мире (международных экспедиторов и экспресс-перевозчиков), обеспечивая обратную связь в отношении «дружественного характера» логистики в странах, где они работают и с которыми осуществляют торговый обмен. Мнения операторов сочетают в себе глубокие знания о странах, в которых они осуществляют свою деятельность, с информированной качественной оценкой других стран, с которыми они торгуют, а также с опытом глобальной логистической среды».*

Общий балл LPI является результатом оценки логистической эффективности по отдельным критериям, которые оцениваются по шкале от 1 (худший результат) до 5 (лучший результат). Рейтинги составляются на основе этих оценок: см. Таблица 5 и Иллюстрация 2 в приложении к настоящему документу.



## Логистические процессы и морские магистрали II

Выводы на основе Таблицы 2:

- Турция является самой передовой из стран ТРАСЕКА с точки зрения эффективности логистики. Затем следуют Болгария, Румыния, Украина и Грузия.
- Цифры показывают разрыв между странами Черноморского региона и странами Центральной Азии. Это свидетельствует о том, что черноморские страны имеют больше опыта в торговой логистике и более интегрированы в мировую торговлю, чем страны Центральной Азии (за исключением Казахстана).
- В какой-то степени это неравенство может быть обусловлено неблагоприятным положением не имеющих выхода к морю стран (и стран, имеющих доступ только к Каспийскому морю).
- Только Армения демонстрирует постоянное улучшение рейтинга.
- Казахстан, Узбекистан и, в меньшей степени, Азербайджан значительно улучшили свои позиции в период между 2007 и 2010 гг., но скатились вниз при оценке в 2012 году.

Изменение в рейтингах не обязательно отражает изменения баллов в том же направлении или в той же степени. Именно поэтому для формулировки корректных выводов баллы также должны быть проанализированы (см. Таблица 6).





**Глобальная конкуренция означает, что необходимо постоянно повышать эффективность, чтобы удерживать позицию в рейтинге**

Сравнение баллов и рейтингов за три года (2007, 2010 и 2012) показывает, что страна может значительно увеличить свой балл, в то время как ее рейтинг остается приблизительно прежним. Можно предположить, что средний балл увеличивается в результате конкурентного давления, а простое сохранение статус-кво является рецептом неудачи.

Некоторые страны ТРАСЕКА достигли впечатляющих успехов как по баллам, так и по рейтингу, причем в силу вполне определенных причин. Например:

- Армения выиграла от капитального пересмотра и упрощения процедур пересечения границ.
- Таможенные органы Болгарии и Румынии сократили процедуры проверки, особенно в отношении контейнеров, использование сканеров позволяет сократить перемещение контейнеров туда-сюда.
- Эти две страны также сократили процент контейнеров, подвергающихся физической проверке, а также снизили обычный уровень коррупции.
- Обучение сотрудников таможенных органов также имело положительный эффект в ряде стран, а в Грузии была кроме того проведена радикальная перестройка таможенной службы, что позволило, по свидетельствам очевидцев, устранить коррупцию.
- Грузия также выиграла от узаконенного сотрудничества между экспедиторами и таможенными органами, включая обучение персонала экспедиторов для уменьшения ошибок при оформлении документов.
- Улучшения в Казахстане обусловлены, в основном, участием страны в Таможенном союзе с Россией и Беларусью, что, естественно, привело к расширению торговли и сокращению формальностей на границе с Россией.
- Успех Турции обусловлен крупными инвестициями в железнодорожную инфраструктуру и контейнерные терминалы.
- Украина ввела новый Таможенный кодекс и упростила таможенные процедуры, в Одесском порту в настоящее время действует «единое окно» наряду с предварительным декларированием в электронном виде и цифровыми подписями.

Следует также отметить, что любой индекс содержит субъективный компонент и имеет ориентировочный характер. Иногда имеют место некоторые аномалии, например:

Как известно, в Азербайджане реализуется существенное реформирование таможенной системы, а также полностью внедрена концепция «единого окна» на пограничном контроле. Поэтому удивительно, что LPI указывает на постоянное ухудшение обстановки на таможне.



Гексагональные диаграммы на Иллюстрации 3 в приложении графически отражают наиболее свежие оценки стран ТРАСЕКА, подчеркивая их сильные и слабые стороны. Внешний шестигранник соответствует максимально возможному баллу (5,00). Внутренний шестигранник соответствует баллу 2,50.

---

***Требуется больше усилий в направлении либерализации торговли и содействия развитию транспорта***

Можно сделать вывод о том, что нельзя ослаблять бывшие и продолжающиеся усилия ТРАСЕКА по устранению препятствий для торговли и транспорта. Необходимо сконцентрировать внимание на внедрении более благоприятных для бизнеса процедур и правил, борьбе с коррупцией, а также устранении причин чрезмерной стоимости и задержек, связанных с международными перевозками.

---

***Необходимо признать, что проблемы и потребности стран не однородны, что может потребовать различных методов реализации***

Несмотря на наличие ряда общих вопросов, имеются также значительные различия между странами с точки зрения стоящих перед ними проблем, их потребностей и уместных в этой связи решений.

Существует также потребность в различных специфических для конкретных стран методах реализации. К ним относятся:

- Уровни вмешательства (на макро- или микроуровне),
- Степень участия частного сектора,
- Необходимость нового законодательства, в отличие от более эффективной реализации действующих законов и правил,
- Степень необходимости и осуществимости институциональных реформ,
- Степень потребности во внешней технической помощи.

Средства, при помощи которых прогресс в достижении целей ТРАСЕКА должен контролироваться на национальном уровне, включая применение ключевых показателей эффективности (KPI).

## 2.2 Определение стратегических перспектив и приоритетов

SWOT<sup>5</sup>-анализ является важной отправной точкой для формулирования стратегии и определения приоритетов. Представленная ниже таблица SWOT включает основные сильные и слабые стороны, возможности и угрозы, которые относятся к среднесрочной перспективе ТРАСЕКА. Предполагается, что соответствующая стратегия должна опираться на сильные стороны, устранять слабые стороны, использовать возможности и предотвращать угрозы. Наряду с рассмотренными выше общими руководящими принципами и взаимосвязью политики ТРАСЕКА и ЕС / TEN-T, SWOT-анализ определяет стратегию, сочетающую следующие аспекты:

- Концентрация на предоставлении конкурентоспособных услуг дальнемагистральных перевозок по коридору ТРАСЕКА с учетом развития

---

<sup>5</sup> Strengths=Сильные стороны, Weaknesses=Слабые стороны, Opportunities=Возможности, Threats=Угрозы.



## Логистические процессы и морские магистрали II

торговли между Центральной Азией, в том числе, западными и центральными регионами Китая, Западом (Европа и Турция, включая маршруты, ведущие на Ближний Восток и в Средиземноморский регион).

- Инвестиции в инфраструктуру и технологии с учетом стоимостных и экологических преимуществ железнодорожного и морского транспорта по сравнению с автомобильным и воздушным; необходимость модернизации пунктов пересечения границы, развития логистики и интермодальных объектов.
- Дополнительные реформы в отношении политики, законов, правил, институтов и процедур, направленные на а) устранение препятствий на пути бесперебойного прохождения грузопотоков, транспортных средств и пассажиропотоков и б) развитие взаимовыгодной торговли.
- Более активное вовлечение частных игроков во всех аспектах транспортно-логистической отрасли, включая инвестиции, эксплуатацию объектов и предоставление услуг, что должно повлечь за собой сокращение участия государственного сектора, чтобы освободить место для частного сектора.
- Более активное использование ТРАСЕКА в качестве платформы сотрудничества между национальными структурами, как государственными, так и частными, в целях сокращения трений между государствами на границах, а также между операционными системами.
- В частности, устранение барьеров в торговле между странами-участницами, между которыми существует взаимодополняемость.



<p><b>Сильные стороны</b></p> <ul style="list-style-type: none"><li>• Последовательная стратегия.</li><li>• Поддержка со стороны ЕС (в т.ч. <a href="#">ИФС – Инвестиционный фонд соседства ЕС</a>) и других доноров / МФУ.</li><li>• Взаимное соблюдение интересов.</li><li>• Доходы от добычи нефти и газа в поддержку инвестиций.</li><li>• Очевидный успех в отдельных областях.</li><li>• Бывшие советские республики исторически имеют политическую, правовую, экономическую, социальную и языковую общность, что облегчает сотрудничество.</li></ul>	<p><b>Слабые стороны</b></p> <ul style="list-style-type: none"><li>• Доминирование государственного сектора в сфере железнодорожных, морских и воздушных перевозок, включая государственные предприятия.</li><li>• Незрелость частного сектора.</li><li>• Недостаточное развитие логистики и интермодальных объектов и услуг.</li><li>• Политические и правовые системы, зачастую негативно настроенные по отношению к реформам.</li></ul>
<p><b>Возможности</b></p> <ul style="list-style-type: none"><li>• Взаимная заинтересованность в торговом обмене между ЕС и его восточными соседями.</li><li>• Темпы экономического роста стран-участниц ТРАСЕКА выше среднего мирового показателя в сочетании с (а) проводимой политикой в пользу диверсификации экономики, и (б) возможностями взаимодополняемости в транспортном секторе создают благоприятные условия для торговли.</li><li>• Ориентация ведущих экономических субъектов ЕС на размещение производств в Дальневосточном регионе, и, соответственно, тенденция к изменению паттернов внешних цепей поставок в и из Европы.</li><li>• Продолжающийся экономический рост КНР и официальная политика в направлении в) смещения центра экономического притяжения к западу, что улучшает конкурентную позицию ТРАСЕКА по сравнению с морскими маршрутами в Европу и б) перехода к производству более дорогостоящей продукции, что повышает важность скорости и надежности доставки по сравнению с транспортными расходами.</li><li>• Успех эксплуатации контейнерных поездов, таких как «Викинг».</li><li>• Предстоящее развитие железнодорожного сообщения через Грузию и Турцию в Европу.</li><li>• Текущая модернизация портовых объектов на Каспии (Актау, Баку / Алят и Туркменбаши).</li><li>• Развитие торговли за счет устранения имеющихся барьеров.</li></ul>	<p><b>Угрозы</b></p> <ul style="list-style-type: none"><li>• Конкуренция со стороны морских путей между Дальним Востоком и Европой с эксплуатацией более крупных и энергоэффективных судов.</li><li>• Конкуренция со стороны Транссибирской магистрали, с учетом значительных инвестиций в улучшение сервиса и коммерческого маркетинга.</li><li>• Медленные темпы проведения реформ во всех секторах.</li><li>• Препятствование реформам со стороны монополий.</li><li>• Различная ширина ж/д колеи и другие барьеры на пути интероперабельности.</li><li>• Монополизация услуг на Каспийском море, что влечет за собой низкое качество и высокие цены.</li></ul>



---

**Перевозки на дальние расстояния между КНР и Европой**

Казахстан, Азербайджан, Грузия и Турция уже участвуют в реализации амбициозной инвестиционной программы, направленной на обеспечение непрерывного железнодорожного сообщения между Дальним Востоком и Турцией, Европой и Средиземноморским регионом. В этой связи предполагается строительство новой дороги, модернизация порта Актау, строительство нового Бакинского порта в поселке Алят, обновление флота железнодорожных паромов и запуск тоннеля «Мармарай» под Босфором.

Имеется альтернативный доступ к этому маршруту для государств Центральной Азии через Узбекистан и Туркменистан, с учетом модернизации порта Туркменбаши и паромного сообщения.

Наиболее важным результатом инвестиций, как ожидается, станет создание быстрого, регулярного, надежного и конкурентоспособного маршрута контейнерного поезда («Silk Wind»).

---

**Инвестиции в инфраструктуру и технологии**

Вышеупомянутую инициативу «Silk Wind» в настоящее время можно рассматривать в качестве флагманского проекта ТРАСЕКА. Но есть и другие инициативы, также рассчитанные на долгую перспективу, но не обязательно связанные со строительством или реконструкцией железных или автомобильных дорог. Они могут охватывать порты, аэропорты, сервисные объекты, пункты пересечения границ, логистические центры и интермодальные узлы. Такие проекты могут предполагать модернизацию технологий, а не создания дополнительной физической инфраструктуры как, содействие развитию концепции информационной системы порта, позволяющей осуществлять обмен информацией между всеми заинтересованными сторонами в порту.

Потенциальные выгоды для стран-участниц от улучшения дальнемагистральных транспортных маршрутов будут расширены путем строительства и оснащения а) интермодальных перевалочных объектов и б) стратегически расположенных логистических центров соответствующих размеров и стандартов для привлечения дополнительных видов коммерческой и производственной деятельности. Конечная цель заключается в создании производственно-сбытовых цепочек, которые будут генерировать рабочие места и открывать возможности для диверсификации экономики в дополнение к простому сбору платы за транзит.

---

**Дополнительные реформы**

Один из уроков прошлого опыта заключается в том, что строительство или улучшение инфраструктуры не гарантирует достижения прогнозируемых выгод. В большинстве случаев необходимы дополнительные «мягкие» меры, которые вовсе не требуют или требуют небольших финансовых затрат. Там, где требуется техническая помощь, она зачастую может быть обеспечена правительствами на



безвозмездной основе.

Однако могут возникнуть затраты из-за сбоев вследствие институциональной реорганизации, внедрения новых систем и переподготовки или замены кадров для удовлетворения спроса на новые навыки.

Эти затраты, вероятно, будут высокими, и политически их трудно «пробить». Например, в случае реструктуризации железных дорог, которая является важным элементом мастер-плана, государственные железные дороги, как правило, имеют большое число работников с традиционно широкими социальными правами.

Также могут возникнуть значительные расходы у отдельных лиц или групп лиц, имеющих определенные материальные интересы в текущей ситуации. Это особенно относится к областям, где трудоемкие процессы замещаются автоматизированными системами или там, где вводятся антикоррупционные меры. Масштабы и частоту возникновения таких расходов необходимо принимать во внимание при планировании и осуществлении инноваций.

Проще внедрять усовершенствованные процедуры планирования, отбора и оценки проектов, а также управления активами. Все это необходимо для улучшения общей эффективности транспортного сектора в регионе ТРАСЕКА. По мере возможности такие улучшения должны осуществляться в соответствии с международными нормами и передовой практикой.

### **Вовлечение частного сектора**

#### *Сильные стороны*

Сильные стороны частного сектора по сравнению с государственным в качестве источника инвестиционного капитала можно обобщить следующим образом:

- Доступность капитала определяется ожидаемой прибыльностью, а не фискальными соображениями.
- Риск является приемлемым, если он компенсируется соответствующей ожидаемой доходностью.
- Частные инвестиции часто сопровождаются технологическими инновациями.
- В случае участия иностранных партнеров частные инвестиции могут также быть средством передачи ноу-хау и моделей управления, которые не доступны в соответствующей стране.
- Частные инвесторы действуют в конкурентной среде и должны реагировать на потребности рынка, чтобы выжить. Они стимулируют менеджеров, чтобы те изучали потребности и предпочтения своих клиентов и находили способы их удовлетворения, а также постоянно искали новые рынки сбыта.
- Управление проще регулировать в сторону увеличения или уменьшения, либо иным образом адаптировать



## Логистические процессы и морские магистрали II

его к изменяющимся условиям рынка.

- В случае неудачи частное предприятие может объявить о банкротстве и передать свои активы тем, кто способен лучше управлять ими или использовать их для других целей. Государственной организации сделать это сложнее.

### *Роль государственного сектора в ГЧП*

Тем не менее, зачастую имеются основания для удержания определенной степени государственного контроля с помощью таких средств, как:

- Сохранение государственной собственности на активы, находящиеся в оперативном управлении частных операторов (например, порты, аэропорты, железнодорожные сети или логистические центры). Это возможно при использовании модели «Строительство-владение-эксплуатация» (СВЭ).
- Передача владения государственному органу после согласованного периода частного владения. «Строительство-владение-эксплуатация-передача» (СВЭП).
- Контроль выполнения государственных обязательств.
- Регулирование естественной монополии для защиты потребителей.

### *Другие возможности вовлечения частного сектора, помимо инвестиций*

Существует много способов достижения преимуществ частного управления, конкурентоспособности и эффективности помимо частного владения или операционного управления активами. Они включают:

- Техническое обслуживание по договору, при условии проведения конкурсных торгов и определения критериев эффективности. (В Таджикистане апробируется контракт на техническое обслуживание 300-километрового участка автодороги, основанный на параметрах эффективности.)
- Оказание услуг (частный сектор уже предоставляет большую часть связанных с автодорогами услуг в регионе.)

Подход к привлечению частного сектора должен быть широким и творческим, также необходима готовность противостоять корыстным интересам определенных групп в областях, где государственный сектор должен потесниться, освободив пространство для роста частного сектора.

Важным шагом является преобразование функций представления частного сектора в процесс принятия



решений. Федерация ассоциаций перевозчиков и экспедиторов (ФАПЭ) ЦАРЭС<sup>6</sup> представляет собой попытку создания регионального государственно-частного партнерства с целью развития эффективных и интегрированных транспортных коридоров.

### **Сотрудничество**

В недавнем прошлом большинство стран-участниц TRACECA были составляющими одного политического субъекта - Советского Союза. Это означает, что они все еще имеют некоторые общие (похожие) учреждения, законы и системы. Тем не менее, это не значит, что сотрудничество будет развиваться автоматически.

Поскольку владельцами и операторами TRACECA являются страны-участницы, TRACECA имеет хорошие шансы стать эффективным форумом для обсуждения механизмов сотрудничества между ее членами. Сюда можно отнести следующие механизмы:

- Устранение дублирующих процедур пограничного контроля.
- Гармонизация документации для трансграничных перемещений товаров и транспортных средств.
- Взаимное признание стандартов транспортных средств (вес, габариты, нагрузка на ось и т.д.), регистрационных свидетельств, страховых покрытий, водительских прав и т.п.
- Интероперабельность железнодорожных систем.
- Координация национальной политики.
- Внедрение сквозных тарифов для различных транспортных систем и видов транспорта.
- Коллективное принятие международных норм и практики.
- Коллективное сотрудничество между TRACECA и другими международными объединениями с аналогичными целями.

### **2.3 Рекомендации высокого уровня**

#### **Цель**

Целью данного раздела является представление общих рекомендаций для развития морских магистралей и логистических аспектов в рамках коридора TRACECA, направленных на решение основных задач, стоящих перед коридором. Главные направления деятельности подробно описаны в Главе 3, содержащей обзоры по отраслям и технические рекомендации.

<sup>6</sup> Центральное-азиатское региональное экономическое сотрудничество - это объединение десяти азиатских стран, от Азербайджана на западе до Китая на востоке, включающая также Афганистан и Пакистан. Услуги Секретариата предоставляются Азиатским банком развития.





---

### Слои

Рекомендации высокого уровня представлены для каждого слоя мастер-плана:

- Институционально-правовая сфера
- Инфраструктура и сети
- Рынок и операции

Кроме того, были сформулированы рекомендации высокого уровня для институтов ТРАСЕКА (МПК и ПС).

---

### Содержание

Рекомендации начинаются с указания основных направлений решения проблем, которые должны быть рассмотрены на высоком уровне в целях повышения целостности и привлекательности коридора. Рекомендации сосредоточены на аспектах, имеющих отношение к продвижению концепций интермодальной логистики и морских магистралей. Основные направления являются взаимосвязанными и группируются для всех слоев вокруг следующих тем:

- Активизация межгосударственного сотрудничества;
- Прозрачность прикладной нормативной базы и рыночных условий;
- Более активное участие частного сектора;
- Применение передовой международной практики;
- Улучшение возможностей отраслевой организации и необходимых навыков отраслевых субъектов ТРАСЕКА.

Указанные основные аспекты рекомендаций на высоком уровне представлены для каждого конкретного слоя, акцентируя их значимость.

В данном разделе также приводятся рекомендации высокого уровня в отношении роли институтов ТРАСЕКА в продвижении разработанного мастер-плана и содействия в его реализации.



### 2.3.1 Рекомендации высокого уровня для институционально-правового слоя

---

#### **Основные направления деятельности по улучшению институционально-правовой среды**

Наиболее важными представляются следующие взаимосвязанные аспекты усовершенствования институционально-правовой среды:

- Межгосударственное сотрудничество в области гармонизации институционально-правовой среды;
- Прозрачность законов, норм и правил в транспортном секторе;
- Применение передовой международной практики;
- Консультации с представителями частного сектора;
- Повышение профессиональных возможностей государственного и частного сектора в области логистики.

---

#### **Сотрудничество и гармонизация**

Главной целью межгосударственного сотрудничества является осуществление мер по упрощению процедур торговли. К ним относятся внедрение механизмов «единого окна», усовершенствованный и стандартизированный обмен информацией, согласованное управление границами и совместный контроль пересечения границ.

Направления политики всех стран ТРАСЕКА, связанные с транспортом и торговлей, должны быть максимально согласованными.

---

#### **Законы, нормы и правила**

Законы, нормы и правила, а также процедуры по их вводу в действие должны быть направлены на содействие развитию торговли между странами-членами ТРАСЕКА и прохождению транзитных грузопотоков через их территории.

Этот принцип может быть применен в широком смысле, но в данном контексте это касается, в первую очередь, механизмов контроля, регулирования естественных монополий, реализации портовых информационных систем и создания возможностей для вовлечения частного сектора.

---

#### **Передовой международный опыт**

Адаптация и применение лучшей международной практики всегда стояли на повестке дня в ТРАСЕКА. В широком смысле, приоритетное значение имеют:

- Подписание, ратификация и реализация международных конвенций.
- Принятие стандартов и методов хорошо зарекомендовавших себя платформ, таких как ЕИП, ВТО, ЕЭК ООН, ЭСКАТО ООН и ОБСЕ.
- Универсальное членство в ФИАТА.
- Принятие унифицированных электронных информационных систем, таких как ЭДИФАКТ ООН (совместимой с системой ТРАСЕКА) и соответствующей документации.



---

**Консультации с  
представителями  
частного сектора**

Взаимодействие с частным сектором - это еще один постоянно обсуждаемый вопрос. С точки зрения институционально-правового слоя мастер-плана ключевым требованием является вовлечение частного сектора в процесс диалога и политических консультаций.

В частности, необходимо на самой ранней стадии вовлекать представителей частного сектора в процесс принятия решений в отношении развития логистических возможностей в рамках коридора ТРАСЕКА.

---

**Профессиональные  
возможности**

Профессиональное развитие и приобретение необходимых навыков актуально как для государственного, так и для частного сектора. Рекомендуется трехсторонний подход:

- Профессиональное обучение для государственного сектора;
- Развитие учебного потенциала в области логистики, ориентированного, в первую очередь, на частный сектор;
- Партнерство с западными университетами в рамках этих и других инициатив.

---

**2.3.2 Рекомендации высокого уровня для слоя инфраструктуры и сетей**

---

**Основные направления  
развития  
инфраструктуры  
вдоль коридора**

Развитие инфраструктуры имеет большое значение для повышения привлекательности коридора ТРАСЕКА, будь то строительство новой или улучшение существующей инфраструктуры. Для целенаправленного развития инфраструктурных сетей и узлов в целях обеспечения целостности коридора ТРАСЕКА необходимо:

- межгосударственное сотрудничество и координация;
- вовлечение частного сектора;
- решение экологических проблем;
- улучшение возможностей управления в транспортном секторе.

---

**Межгосударственное  
сотрудничество и  
координация  
национальных усилий**

Сотрудничество между странами ТРАСЕКА может быть достигнуто путем использования существующих механизмов ТРАСЕКА, таких как меморандумы о взаимопонимании для конкретных случаев или управляющие комитеты.

Планы развития должны обсуждаться и согласовываться с соседними странами на ранней стадии во избежание создания избыточной пропускной способности и, следовательно, недоиспользования инфраструктуры.



---

**Вовлечение частного сектора**

Участие частного сектора имеет решающее значение для развития инфраструктуры коридора. Оно может быть реализовано путем сочетания прямых мер (содействие ГЧП, создание благоприятных условий для инвестиций, участие заинтересованных сторон в процессах консультаций и т.д.) и косвенных мер (повышение уровня информированности об инфраструктурных планах, обучения на основе передового опыта при участии частного сектора и т.д.)

---

**Содействие ГЧП, создание благоприятных условий для инвестиций и ... консультации с представителями частного сектора**

Инвестиции в инфраструктуру необходимы для экономического роста. При этом важно обеспечить эффективность инвестиций и их оптимальное распределение между государственным и частным секторами. Поэтому страны ТРАСЕКА должны создавать привлекательные и справедливые условия для ГЧП в целях привлечения частного сектора, а также обеспечивать необходимую степень государственной поддержки. В [отчете](#) ОЭСР об инвестициях в транспортную инфраструктуру за 2011 год отмечалось, что широкое признание во всем мире получила необходимость более активного привлечения финансирования со стороны частного сектора.

При составлении инвестиционных планов рекомендуется подготовка обоснования инвестиций на основе экономической устойчивости, рыночного спроса и анализа затрат и выгод. Механизмы по управлению активами и мониторинг эффективности инвестиций должны быть интегрированы в политику в области развития инфраструктуры.

Частный сектор следует поощрять к участию в определении инфраструктурных инвестиционных проектов от стадии оценки проекта вплоть до его реализации.

---

**Повышение осведомленности и применение передового опыта**

Повышение конкурентоспособности ТРАСЕКА предполагает повышение осведомленности частного сектора о новых услугах и текущих и планируемых проектах в области развития инфраструктуры в регионе, в частности, проектах новых логистических центров, железнодорожных линий, дорог и портовой инфраструктуры.

Необходимо выявлять, анализировать и применять на практике передовой международной опыт создания инфраструктуры во всех областях инфраструктурного развития структуры. Это относится также к процессу планирования, финансирования и эксплуатации инфраструктурных проектов.



---

**Решение экологических проблем**

Настоятельно рекомендуется установить инвестиционные приоритеты и оказывать поддержку развитию экологически чистых видов транспорта и особенно проектам, которые способствуют сокращению вредных выбросов и позволяют добиться значительной экономии (например, МЛЦ и порты, способствующие уменьшению транспортных заторов и выбросов). Кроме того, все инфраструктурные проекты должны включать надежную экологическую оценку.

---

**Повышение качества управления транспортным сектором - система образования и профессиональной подготовки**

Повышение управленческих способностей государственного сектора имеет большое значение для соблюдения принципа «добросовестного управления». В этой связи необходимо уделять внимание двум аспектам: качеству высшего образования и профессиональной подготовки и развитию кадрового потенциала.

Высшие учебные заведения ТРАСЕКА должны продолжать сотрудничество и укреплять партнерство с ведущими мировыми образовательными учреждениями, специализирующимися в областях транспортной экономики, инжиниринга, планирования или государственной политики.

Страны-участницы должны использовать все преимущества технической помощи ЕС и других доноров в области управления транспортным сектором. Другие механизмы, такие как [твиннинг-проекты ЕС](#) и инструменты [TAIEX](#), также доказали свою эффективность в оказании адресной поддержки и устойчивом развитии кадрового потенциала в области государственного управления.

---

**2.3.3 Рекомендации высокого уровня для слоя рынка и операционной деятельности**

---

**Основные направления усовершенствования слоя рынка и операционной деятельности**

Что касается рыночной составляющей этого слоя, наиболее важными требованиями являются:

- Свободный доступ к коридору ТРАСЕКА и его активное продвижение в качестве реалистичного, конкурентоспособного маршрута для грузопотоков в направлении восток-запад;
- Участие частного сектора во всех аспектах модернизации и управления на уровне коридора и создание благоприятной среды для ведения бизнеса;
- Интероперабельность транспортных систем и видов транспорта;
- Устойчивость с точки зрения управления активами и экологичности;
- Мониторинг эффективности коридора;
- Улучшение профессиональных навыков, особенно в секторе логистики.



---

**Политические условия**

Задачи по улучшению и поддержанию функционирования коридора должны лежать в основе долгосрочных стратегических планов стран-участниц. В частности, эти планы должны также уделять первоочередное внимание развитию мультимодальных транспортных систем, поддерживающих цепочки поставок, а также содействию экологичным решениям и «зеленой логистике».

---

**Свободный доступ к коридору**

Препятствия для доступа к коридору должны быть устранены до такой степени, чтобы не нарушать соблюдение требований безопасности отдельных стран. Существуют как физические, так и юридические / регулятивные препятствия, которые часто являются результатом протекционистских соображений и лоббируются корыстными интересами. Оба типа препятствий рассматривались в предыдущих разделах.

С практической точки зрения необходимые меры включают:

- Дерегулирование,
- Сквозные тарифы (действующие поверх национальных границ и смены видов транспорта),
- Реструктуризацию железных дорог,
- Создание портовых сообществ,
- Развитый сектор логистики и культуру ведения бизнеса.

Предпосылкой для устранения препятствий является культура сотрудничества - между соседними странами, между странами-участницами ТРАСЕКА, а также между членами ТРАСЕКА в целом и ЕС.

---

**Контроль эффективности коридора**

Эффект затрудненного доступа не может быть реально оценен без определенной формы контроля, которая должна включать четыре компонента:

- Понимание глобальных и региональных тенденций, которые представляют для ТРАСЕКА изменяющиеся возможности и конкурентные угрозы;
- Формализованная система сбора и анализа данных по транспортным расходам и времени в пути;
- Разработка ключевых показателей эффективности (KPI), на основе которых может быть оценена рассматриваемая эффективность;
- Механизм реагирования на недостатки, выявляемые в процессе мониторинга эффективности.



---

### **Квалификация**

Существует общая потребность в повышении квалификации работников транспортного сектора, как государственных, так и частных. Эта потребность особенно ярко выражена в логистической отрасли, поскольку она а) слабо развита в странах-участницах ТРАСЕКА и б) имеет решающее значение для успеха в областях, которые доминируют в мастер-плане: интермодальные перевозки, логистические и сбытовые цепочки.

Соответственно необходимо разработать образовательные и квалификационные стандарты, а также учебные программы, позволяющие получить международно признаваемую квалификацию.

---

### **Продвижение**

ТРАСЕКА не является широко признанным «брендом». Если этот коридор хочет успешно конкурировать с другими сухопутными и морскими коридорами, необходимо его продвижение, подкрепленное бесперебойным прохождением грузопотоков через границы с учетом смены видов транспорта. Для достижения этой цели страны-участницы должны активно сотрудничать и наделить ролью промоутеров институты ТРАСЕКА.

## **2.3.4 Рекомендации высокого уровня в отношении роли институтов ТРАСЕКА**

---

### **Значение институтов ТРАСЕКА для стратегической политики и реализации мастер-плана**

Рекомендации высокого уровня ориентированы, в основном, на политиков в странах ТРАСЕКА и институты ТРАСЕКА - Межправительственную комиссию (МПК) и Постоянный секретариат (ПС), функции которых описаны в текстовом блоке ниже.

Эти рекомендации делятся на две категории:

- Направления политики для каждого из трех слоев мастер-плана;
- Механизмы реализации с указанием вклада соответствующих институтов ТРАСЕКА.



---

**Рекомендации основаны на существующих компетенциях институтов ТРАСЕКА, с фокусировкой на логистике и морских магистралях и методах реализации**

Рекомендации, рассматриваемые в двух последующих разделах, характеризуются следующими общими принципами:

- Они опираются на существующие структуры и функции и, следовательно, не требуют внесения каких-либо изменений в Основное многостороннее соглашение о международном транспорте по развитию коридора Европа - Кавказ - Азия (ОМС), Устав Постоянного Секретариата Межправительственной комиссии ТРАСЕКА или Стратегию ТРАСЕКА;
- Они сосредоточены на логистике и морских магистралях;
- Они ориентированы на подход, в соответствии с которым институты ТРАСЕКА должны вносить свой вклад в продвижение и реализацию положений мастер-плана.





## Врезка 6: Обзор функций институтов ТРАСЕКА

### Межправительственная комиссия (МПК) ТРАСЕКА

Созданная в 2000 году МПК призвана осуществлять надзор и контроль за выполнением Основного многостороннего соглашения ТРАСЕКА (ОМС). Функции, роль и обязанности МПК закреплены в Регламенте ее работы.

В состав МПК входят ключевые органы государственной власти в области транспорта и их высокопоставленные представители, например, министры и заместители министров транспорта. Осуществляется ротация председателей МПК среди стран-участниц ОМС на ежегодной основе. Председательствующая страна, как правило, созывают ежегодные конференции МПК. Представители МПК регулярно встречаются и, по мере необходимости, участвуют в специальных совещаниях.

Основные функции МПК включают:

- Администрирование, руководство и принятие решений по составлению планов действий на год, внесение поправок в ОМС, формулировка задач и рекомендаций для рабочих групп и т.д.;
- Избрание Генерального секретаря ПС МПК ТРАСЕКА;
- Принятие решений на основе консенсуса между всеми участниками МПК.

Более подробная информация содержится на сайте МПК ТРАСЕКА: <http://www.traceca.org/en/traceca/intergovernmental-commission/>

### Постоянный секретариат (ПС) МПК ТРАСЕКА

ПС был создан в 2001 году как исполнительный орган, подотчетный МПК. Штаб-квартира ПС расположена в Баку (Азербайджан). Руководство ПС осуществляется Генеральным секретарем, который ежегодно избирается МПК из кандидатов, предложенных председательствующей страной.

Основные функции ПС состоят в следующем:

- Обеспечение административной и технической поддержки МПК и ее структур, в частности, организация и подготовка совещаний МПК и рабочих групп;
- Обслуживание баз данных ТРАСЕКА в отношении трафика и проектов, ведение архива;
- Предоставление технических консультаций, распространение информации о целях, мероприятиях и достижениях ТРАСЕКА;
- Отслеживание реализации проектов ТРАСЕКА;
- Отслеживание, продвижение и содействие достижению целей ОМС и решений МПК

ПС имеет постоянное представительство в каждой из стран-участниц ОМС.

Более подробная информация содержится на сайте ПС МПК ТРАСЕКА: <http://www.traceca.org/en/traceca/permanent-secretariat/>

---

### **Стратегические решения и политика на уровне МПК**

---

Рекомендуется принятие мастер-плана со стороны МПК в полном объеме, включая дорожную карту.



---

**Мастер-план соответствует политике ТРАСЕКА, приобщая ее к современным тенденциям - контейнеризации и целостности цепочек поставок**

Принятие этих документов едва ли вызовет споры, поскольку все аспекты мастер-плана составлялись с учетом заявленной Стратегии ТРАСЕКА, официальной политики стран-участниц в области транспорта и торговли, а также новых тенденций и требований, особенно в отношении контейнеризации и интеграции цепочек поставок.

Это соответствие было обеспечено не только путем изучения имеющихся документов, но и посредством широких консультаций на протяжении всего проекта с заинтересованными сторонами государственного и частного секторов.

---

**Реализация на уровне ПС**

В отношении предлагаемого мастер-плана наиболее значимые функции ПС включают:

- Сбор, обобщение и распространение информации;
- Содействие сотрудничеству, координации и гармонизации между странами-участницами;
- Реализация проекта и мониторинг.

До настоящего времени эти функции выполнялись, главным образом, финансируемыми ЕС проектами технической помощи в сотрудничестве с ПС и при посредничестве НС в странах-участницах. Однако предлагаемый мастер-план требует более надежного и активного подхода, чем можно ожидать от проектов ТП, имеющих, по определению, ограниченный срок реализации.

---

**Конкретные задачи - мониторинг и анализ базовых данных по коридору, повышение уровня информированности о коридоре ТРАСЕКА, продвижение лучших практик**

Предполагается решение следующих конкретных задач:

- Определение исходных данных о состоянии инфраструктуры, транспортных потоков, транзитного времени, тарифов, регуляторных режимов и других показателей эффективности для коридора ТРАСЕКА и, по мере возможности, для конкурирующих коридоров;
- Ежегодное обновление этих данных на основе опубликованных источников, информации от заинтересованных сторон и, в случае необходимости, проведения регулярных и специальных исследований;
- Обобщение данных об объемах и схемах торговли, которые влияют на спрос на грузовые перевозки;
- Составление прогнозов спроса на грузовые перевозки в качестве основы для стратегического принятия решений и инвестиционного планирования;
- Определение показателей эффективности (бенчмаркинг);
- Анализ данных с целью выявления существующих или будущих проблем и узких мест, на основании которого будет строиться диалог между странами-участницами и заинтересованными сторонами в целях поиска соответствующих решений;



- Распространение данных и результатов анализа;
- Организация обмена знаниями и опытом между странами-участницами в качестве средства продвижения передового опыта на уровне региона в таких областях как таможенное администрирование, техническое обслуживание активов и взаимодействие с частным сектором;
- Инициирование усилий по продвижению общих технических стандартов и гармонизации систем;
- Мониторинг реализации рекомендаций мастер-плана;
- Мониторинг соответствующей деятельности других организаций с пересекающимися интересами в области содействия развитию транспорта и торговли в регионе, поиск возможностей сотрудничества. К таким организациям можно отнести ЦАРЭС, ОЭС, ЕврАзЭС и ШОС.

---

***ПС в качестве транспортной обсерватории***

Базовая рекомендация по повышению роли ПС предусматривает изменение подхода к реализации функций, возложенных на этот институт. В повседневной работе ПС должны применяться современные методы управления, включающие наблюдение за коридором и инструменты управления.

Расширяя, таким образом, свою деятельность в рамках имеющихся компетенций, ПС возьмет на себя функции «транспортной обсерватории», следуя примеру Транспортной обсерватории Юго-Восточной Европы (ТОЮВЕ), который описан в текстовом блоке ниже. В связи с этим для ПС было бы полезно установить контакты и наладить сотрудничество с ТОЮВЕ, чтобы извлечь выгоду из накопленного ею опыта с момента ее создания в 2004 году.

---

***ПС в качестве органа управления коридором***

Однако роль ПС должна быть шире и активнее, чем только выполнение функций транспортной обсерватории. Реализация мастер-плана потребует участия ПС в выявлении потребностей и проблем, а также взаимодействия со странами-участницами и другими заинтересованными сторонами в целях их решения. В этом отношении его роль аналогична роли органа управления коридором (СМУ) в соответствии с концепцией, недавно принятой ЦАРЭС для пилотного проекта, который должен проверить ее применимость для сети коридоров в Центральной Азии. В рамках ЦАРЭС была также создана система измерения и мониторинга эффективности коридоров (ИМЭК), для которой частные операторы будут постоянно собирать данные. Обе концепции ЦАРЭС описаны в текстовом блоке ниже.



---

**Мультимодальная  
рабочая группа –  
центр передового  
опыта**

Основное внимание в мастер-плане уделяется мультимодальным перевозкам, опирающимся на высококачественные логистические объекты и услуги. Этот аспект выходит за рамки чисто технического вопроса, требующего инвестиций: помимо этого, существует еще целый ряд юридических, регуляторных, административных и оперативных вопросы, также требующих решения.

Рекомендуется создать в рамках структур ТРАСЕКА Мультимодальную рабочую группу. Текущая и будущая деятельность финансируемого ЕС проекта IDEA могла бы способствовать достижению этой цели. Кроме того, сеть национальных экспертов, создание которой продвигается в настоящее время под эгидой проекта IDEA, могла бы также оказывать содействие этой рабочей группе.

---

**Управление на уровне  
стран**

Активное управление будет необходимо и на национальном уровне, что потребует назначения координатора, отвечающего за:

- разъяснение мастер-плана тем заинтересованным сторонам и ведомствам, чье содействие будет необходимо для его успешной реализации;
- разработку и координацию законодательных, нормативных и политических изменений;
- организацию и поддержку притока информации, способствующей эффективному управлению со стороны ПС;
- осуществление контроля за выполнением рекомендуемых мастер-планом действий и вмешательство по мере необходимости, когда эффективность работы не оправдывает ожиданий.



## Врезка 7: Транспортная обсерватория Юго-Восточной Европы (ТОЮВЕ)

### Транспортная обсерватория Юго-Восточной Европы (ТОЮВЕ)

ТОЮВЕ является региональной транспортной организацией, учрежденной по итогам подписания 11 июня 2004 года Меморандума о взаимопонимании по развитию основной региональной транспортной сети (MoV) правительствами Албании, Боснии и Герцеговины, Хорватии, бывшей Югославской Республики Македонии, Черногории и Сербии, также Миссией Организации Объединенных Наций в Косово и Европейской комиссией.

Цель ТОЮВЕ заключается в содействии сотрудничеству в сфере развития основной и вспомогательной инфраструктуры в рамках мультимодальной Всеобъемлющей сети ТОЮВЕ и расширения местного потенциала для реализации инвестиционных программ, а также сбор и анализ данных по Всеобъемлющей сети ТОЮВЕ.

Основные направления деятельности ТОЮВЕ:

- Разработка Всеобъемлющей сети ТОЮВЕ;
- Совершенствование и гармонизация региональных транспортных стратегий и технических стандартов для развития Всеобъемлющей сети ТОЮВЕ;
- Обеспечение эффективной координационной и коммуникационной сети;
- Интеграция Всеобъемлющей сети ТОЮВЕ в рамках более широкой Трансъевропейской сети.

Институты сети ТОЮВЕ включают:

- Ежегодное совещание министров в качестве высшего политического форума, на котором констатируется достигнутый Всеобъемлющей сетью ТОЮВЕ прогресс с точки зрения MoV, утверждаются долгосрочные планы и согласуются будущие стратегии.
- Управляющий комитет, который является основным органом, отвечающим за руководство деятельностью ТОЮВЕ и координацию планирования транспортной инфраструктуры, а также продвижение и осуществление национальных реформ в соответствии с согласованным ЕС регионально-ориентированным подходом.
- Секретариат ТОЮВЕ, оказывающий техническую поддержку Управляющему комитету и упрощающий координацию региональных участников, ЕС и международных финансовых учреждений. Он также обеспечивает связь с другими игроками, непосредственно участвующими в реализации Меморандума о взаимопонимании, такими как рабочие группы и национальные координаторы, а также с международными финансовыми институтами, региональными органами и донорами, действующими в регионе.
- Национальные координаторы, назначаемые каждым региональным участником, выполняющие функцию технической поддержки деятельности ТОЮВЕ и интерфейса между соответствующим региональным участником и секретариатом ТОЮВЕ.
- Рабочие группы, состоящие из экспертов, делегируемых соответствующими национальными органами и, в том числе, представителей каждого регионального участника и Европейской комиссии (DG MOVE). Рабочие группы подотчетны Управляющему комитету.

Более подробную информацию о структуре и деятельности ТОЮВЕ можно получить на сайте ТОЮВЕ: <http://www.seetoint.org/>



### Врезка 8: Инициативы Программы Центральноазиатского регионального экономического сотрудничества (ЦАРЭС)

#### Органы управления коридорами (СМУ)

СМУ отвечают за долгосрочное устойчивое развитие коридоров путем:

- координации национальных усилий по развитию инфраструктуры коридора (расширение, реконструкция, модернизация);
- гармонизации правил и процедур, касающихся торговли и транспорта;
- внедрения технологий для контроля за передвижением транспортных единиц и соответствующих грузов по коридору;
- содействия разработке политических курсов, способствующих развитию транспорта и торговли;
- мониторинга эффективности коридора.
- определения конкретных проблем, способствующих увеличению затрат или приводящих к задержкам, и сотрудничества с заинтересованными сторонами в области поисков их решения;
- рекламирования коридора для потенциальных пользователей.

Предполагается, что СМУ будут иметь для этих целей офисы и необходимый персонал в одной из стран-участниц коридора, и будут контролироваться комитетом, члены которого представляют все страны, расположенные вдоль соответствующих коридоров. Большое значение имеет постоянная связь с заинтересованными сторонами.

#### Измерение и мониторинг эффективности коридоров (ИМЭК)

Начиная с 2009 года, национальные грузоперевозчики в странах-участницах ЦАРЭС собирают с помощью своих источников данные по расходам и времени, необходимым для прохождения определенных участков дорог и пересечения границ. Учитывались как официальные, так и неофициальные операции.

За исключением Казахстана, система охватывает только автомобильный трафик, однако планируемая модернизация ИМЭК позволит постепенно распространить эту систему и на железнодорожные перевозки.

Данные собираются и анализируются Секретариатом ЦАРЭС (АБР), который также оплачивает сбор данных. Результаты публикуются ежеквартально и, более подробно, ежегодно. С результатами можно ознакомиться на сайте Федерации ассоциаций перевозчиков и экспедиторов (ФАПЭ) ЦАРЭС: <http://cfcfa.net>.



### 3 ВЫВОДЫ И РЕЗУЛЬТАТЫ ПО ОТРАСЛЯМ

#### 3.1 Текущее состояние: тематические отраслевые отчеты

Было подготовлено семь отраслевых отчетов, суммирующих результаты в отношении текущей ситуации и актуальных проблем как в регионе ТРАСЕКА в целом, так и в отдельных странах. В мастер-плане рассматриваются следующие аспекты коридора ТРАСЕКА:

- Институциональные и правовые барьеры для транспорта и международной торговли
- Морские магистрали, железнодорожно-паромное сообщение и морские маршруты
- Железнодорожный сектор
- Автодорожный сектор
- Внутренние водные пути
- Связи с внутренними районами, мультимодальные и логистические возможности

Каждый отраслевой обзор начинается с краткого описания его целей, соответствия уровню мастер-плана и технического содержания. Подробные отраслевые отчеты прилагаются к настоящему отчету:

- Приложение 1: Предложения по улучшению правовой среды для морских магистралей и логистики
- Приложение 2: Потенциальные региональные торговые грузопотоки ТРАСЕКА
- Приложение 3 - Часть I: Обзор сектора морских перевозок
- Приложение 3 - Часть II: Информация о судоходных линиях
- Приложение 4: Обзор железнодорожного сектора
- Приложение 5: Обзор автодорожного сектора
- Приложение 6: Часть I: Внутренние водные пути ТРАСЕКА – Исследование ситуации на Днестре
- Приложение 6: Часть II: Внутренние водные пути ТРАСЕКА – Исследование ситуации на Дунае
- Приложение 7: Связи с внутренними районами, мультимодальные и логистические возможности.

Отраслевые обзоры состояния дел представлены в качестве фона к техническим рекомендациям, которые содержатся в разделе 3.3.

#### **3.1.1 Институциональные и правовые барьеры для транспорта и международной торговли**

---

##### **Цель**

Цель этого раздела состоит в описании основных барьеров на пути реализации целей ТРАСЕКА, относящихся к институционально-правовой сфере. Данное резюме представляет собой основу для формулировки практических рекомендаций в разделе 3.1.4.

---



---

**Три слоя мастер-плана**

Все вопросы, затронутые в этом разделе, относятся ко второму из трех слоев мастер-плана: институционально-правовому.

---

**Содержание**

Изначально было признано, что страны-участницы ТРАСЕКА различаются с точки зрения их исторических, культурных и этнических особенностей, поэтому и действующие в них правовые режимы также отличаются по важным аспектам. Основные отличия обусловлены их близостью к ЕС, как географической, так и политической, а также степенью влияния СССР.

Был проведен анализ недостатков в правовой сфере, при этом за эталон была принята лучшая мировая практика. Страны-члены ТРАСЕКА подразделяются на три категории:

- Страны, значительно продвинувшиеся в гармонизации правовых норм с ЕС, ВТО и другими международными нормами;
- Страны, обновившие свое первичное законодательство, но не завершившие внесение поправок в подзаконные акты;
- Страны, которые все еще обновляют свое первичное законодательство.

Соответственно, мастер-план не может обеспечить единообразный комплекс решений. Тем не менее, существуют некоторые широко распространенные проблемы, которые могут быть решены совместно на субрегиональном уровне - в каждом из двух морских субрегионов (Каспийском и Черноморском) и в Центральной Азии.

Страны, которые наиболее продвинулись в обновлении своего законодательства, имеют широкие возможности оказания помощи другим странам на двусторонней основе.

---

**Мастер-план основан на тщательной оценке правовой ситуации, имеющей большое значение для улучшения торговых связей, морских магистралей и логистических процессов**

Выявленные вдоль коридора ТРАСЕКА барьеры несколько отличаются в зависимости от региона и новейшей истории соответствующих стран. Следовательно, задача любой деятельности, связанной с коридором ТРАСЕКА, трансграничной или межрегиональной, заключается в совместном решении общих проблем и поиске решений, которые могут быть адаптированы, объединены и / или перенесены для отдельных стран.





---

**Подробный отчет по оценке правовой среды содержится в [Приложении 1](#) к мастер-плану**

**Различия в правовых системах стран ТРАСЕКА обусловлены их историческим развитием**

В юридическом и институциональном отношении различаются страны, расположенные вокруг ЕС, страны ЕС и страны, стремящиеся вступить в ЕС. Существуют также различные таможенные союзы и режимы, захватывающие также страны ТРАСЕКА. В первую очередь, это Таможенный союз, участником которого является Казахстан, а Армения планирует вступить в него. Другие страны имеют совместные с ЕС ассоциации или проводят политические курсы, которые находятся под влиянием политики ЕС.

---

**На предлагаемые меры в правовой и институциональной сфере, способствующие упрощению процедур торговли, влияет множество факторов**

Реализация действий, шагов и мероприятий, определенных и рекомендованных в данном мастер-плане, должна планироваться с учетом ряда факторов, в частности:

- упомянутых выше различий в историческом и правовом контексте и системах;
- институциональных и финансовых возможностей;
- недавних политических изменений, как, например, решение стран ГУАМ об обмене таможенной информацией начиная с мая 2013 года и режим ЕС «голубой пояс»;
- планов действий, разработанных в рамках ТРАСЕКА и различных проектов технической помощи, реализуемых в странах-участницах.

---

**Анализ лучших практик ЕС и ТРАСЕКА**

Все рекомендации и предлагаемые меры являются результатом анализа пробелов, выявленных при сопоставлении правовых систем стран ТРАСЕКА с лучшей международной практикой. Такая методология была разработана по итогам анализа действующей в настоящее время в ЕС и мире правовой базы с учетом политических тенденций и недавних усилий международных организаций и институтов, таких как ВТО и ТРАСЕКА.

Поскольку этот бенчмаркинг относился к правовой сфере, определенные критерии и пороговые требования, предъявляемые к странам, носили юридический характер; рассматривались и дополнительные критерии, если и когда они имели значение для правовой сферы (например, разграничение границ).



---

**Общая ситуация в правовой сфере характеризуется**

- 1. различным уровнем соответствия европейскому законодательству;**
- 2. различным подходом стран к устранению пробелов;**
- 3. высокой степенью потребности в дальнейшей координации шагов**

В целом, оценка отражает различные категории и уровни соответствия с определенными критериями лучших международных практик.

Три страны не оценивались с точки зрения правовой среды: Турция, Румыния и Болгария. Тем не менее, эти три страны наряду с Грузией могут рассматриваться как самые продвинутые по большинству аспектов.

Есть также страны, где было обновлено первичное законодательство, в некоторых из них разрабатываются и реализуются производные (подзаконные) акты.

Некоторые страны по-прежнему обновляют свое первичное законодательство и, следовательно, имеют значительные пробелы с точки зрения соответствия законодательной базы.

На местах планируется или уже осуществляется множество инициатив. Некоторые из них финансируются из государственных источников, другие за счет кредитов МФУ или из двусторонних источников.

Анализ показал, что ряд сходных проблем можно наблюдать в нескольких странах, причем неоднократно, то же касается и целых регионов. Это открывает возможности для совместного решения подобных вопросов и трансграничной координации.

---

**Ситуация различается для регионов Черного моря, Кавказа и Центральной Азии**

Несмотря на культурное, историческое и этническое многообразие стран ТРАСЕКА, можно отметить некоторые общие закономерности для стран Черноморского региона, Кавказа и Центральной Азии.

**Черное море**

Вокруг Черного моря расположены страны, представляющие периферию ЕС. Необходимость внедрения законодательства ЕС и других, связанных с ним, международных требований в целом хорошо осознается и рассматривается государственными заинтересованными сторонами в качестве первоочередной задачи. Способы переноса законодательных норм ЕС или международных принципов на действующее законодательство отличается в зависимости от размера стран и от конкретных обстоятельств, принятых этими странами.

**Кавказ**

Ситуация на Кавказе неоднородна. Границы между Арменией и Азербайджаном закрыты. Азербайджан находится под турецким влиянием, Армения скорее под влиянием ЕС / России (недавно Арменией было принято решение о вступлении в евразийский Таможенный союз). Грузия в целом имеет прозападную ориентацию. Тем не менее, можно отметить несколько общих для этого региона вопросов, касающихся физического пересечения границ.



**Центральная Азия** Страны Центральной Азии имеют наиболее очевидное региональное сходство. Все они были раньше республиками Советского Союза, с устаревшими, но, тем не менее, единообразными законами и правовыми системами, которые в настоящее время реформируются. Эти страны могли бы многому научиться друг у друга. Некоторые из них довольно далеко продвинулись в некоторых вопросах, и в настоящее время в регионе есть понимание того, что большинство проблем можно решить только совместно и, по меньшей мере, ориентируясь на совместимость решений.

---

**В связи с этим рекомендации учитывают исторические условия, статус-кво и планы развития**

Соответственно, рекомендации мастер-плана в отношении внешней помощи, необходимых шагов и мер сформулированы на трех уровнях:

- Межрегиональный уровень и уровень ТРАСЕКА, на котором наиболее эффективно могут быть решены вопросы, касающиеся всех стран;
- Региональный уровень (Черноморский регион, Кавказ и Центральная Азия), на котором решаются вопросы, затрагивающие несколько стран;
- Национальный и, в некоторых случаях, двусторонний уровень (когда помощь может оказать соседняя страна).

---

**Необходимо поощрять взаимопомощь стран ТРАСЕКА друг другу**

Насколько это возможно, страны ТРАСЕКА должны помогать друг другу в осуществлении необходимых правовых и связанных с этой сферой реформ. Наиболее передовыми в плане реформ являются два члена ЕС - Болгария и Румыния, а также Турция, Грузия, Азербайджан и Таджикистан.

### 3.1.2 Грузопотоки

---

**Цель**

В данном разделе рассматриваются существующие и потенциальные модели движения грузов в восточно-западном направлении по коридору ТРАСЕКА, а также принципы будущей стратегии, инвестиционные приоритеты и необходимые «мягкие» меры.

---

**Три слоя мастер-плана**

Объемы грузопотоков зависят от качества инфраструктуры и состояния сетей (первый слой мастер-плана). Однако основными определяющими факторами являются институциональные и правовые препятствия (второй слой), особенно касающиеся пересечения границ, а также предоставление услуг, повышающих привлекательность коридора ТРАСЕКА в условиях конкурентного рынка (третий слой).

---

**Содержание**

Во всех странах региона ТРАСЕКА (за исключением Турции) объемы железнодорожных перевозок превышают объемы автомобильных перевозок. Это отчасти связано с развитой



железнодорожной сетью, которая является частью советского наследия, а отчасти - с характером дальнемагистральных грузовых перевозок внутри региона и транзитных перевозок, для которых характерно преобладание массовых грузов.

Наблюдается растущий интерес к контейнеризации, что способствует развитию интермодальной транспортной системы, в которой автодороги играют вспомогательную роль по отношению к дальнемагистральным железнодорожным и морским перевозкам. Соответственно, мастер-план сфокусирован на контейнерных и пригодных для контейнеризации грузах, а также на расширении и модернизации интермодальных и логистических объектов и услуг.

Три четверти грузов, пересекающих регион, перемещаются транзитом между Европой и Дальним Востоком, и практически все грузы, которые пересекают Каспийское или Черное море, в конечном счете, пересекают оба моря. Следовательно, цель должна заключаться в обеспечении бесперебойного трансграничного и интермодального грузового трафика по всему региону.

Коридор ТРАСЕКА конкурирует за такой трафик а) с регулярными и надежными услугами судоходных линий, на которых эксплуатируются все более крупные и экономичные суда, с учетом вероятности того, что глобальное потепление в ближайшее время даст возможность круглогодичного использования арктических судоходных путей, и б) агрессивной коммерческой политикой Транссибирской железнодорожной магистрали. Чтобы захватить существенную долю имеющихся грузопотоков, коридор ТРАСЕКА должен обеспечивать короткое и абсолютно надежное время транзита. Это требует тесного сотрудничества между всеми странами-участницами ТРАСЕКА.

**Была разработана модель грузопотоков в региональной транспортной сети ТРАСЕКА**

ТРАСЕКА имеет модель грузопотоков, разработанную в рамках реализованного при финансировании ЕС проекта [Транспортный диалог и взаимодействие \(IDEA I\)](#), которая позволяет проанализировать грузопотоки в коридоре до 2020 года в рамках одного из трех сценариев развития:

- Базовый сценарий-2020 проецирует прогнозируемый спрос на перевозки в 2020 году на существующие сети;
- Сценарий Границы-2020 предполагает улучшение ситуации в пунктах пересечения границы и демонстрирует, насколько существующая сеть способна справиться с будущим спросом на перевозки;
- Сценарий Инфраструктура-2020 показывает, как восполнение недостающих звеньев и другие меры по развитию инфраструктуры будут влиять на спрос на грузовые перевозки и их долевое распределение по видам транспорта в коридоре ТРАСЕКА.



---

**Железная дорога является основным видом грузового транспорта (за исключением Турции), поскольку она наиболее пригодна для дальнемагистральных перевозок навалочных грузов**

Все сценарии демонстрируют будущую концентрацию грузового трафика на железнодорожных маршрутах во всех странах ТРАСЕКА, кроме Турции, где значительные объемы грузов перевозятся также автомобильным транспортом. Это можно объяснить относительно высокой развитостью железнодорожной сети ТРАСЕКА.

На сегодняшний день ситуация не изменилась, большинство грузов в ТРАСЕКА транспортируется по железным дорогам. Это обусловлено тем, что основные перевозимые грузы наиболее пригодны для перевозки по железным дорогам на большие расстояния. Основными грузами на сегодняшний день являются нефть и нефтепродукты, затем сырая и обработанная руда, строительные материалы, металлопродукция и сельскохозяйственная продукция. На международном уровне перевозятся, главным образом, сырая нефть, руда и металлический лом, а также твердое минеральное топливо.

---

**В контейнерах перевозится большая доля тарных грузов; контейнеры создают преимущества для ТРАСЕКА**

Контейнерные перевозки становятся все более распространенными для не-навалочных грузов. Контейнеризация имеет большое значение для ТРАСЕКА, поскольку:

- контейнеры позволяют осуществлять эффективную и безопасную передачу грузов между видами транспорта, что способствует использованию железнодорожных и морских маршрутов для дальних грузовых перевозок;
- опечатанный контейнер проще перевозить через несколько границ, чем бестарные грузы, так как при этом риск нарушения транзитных соглашений является минимальным;
- полуфабрикаты зачастую перевозятся в контейнерах, предоставляя тем самым интермодальным хабам естественную возможность организации услуг по сборке, разуконплектации, упаковке и других видов деятельности в рамках цепочки создания добавленной стоимости;
- существуют специализированные контейнеры, в частности, холодильные (рефрижераторные), которые позволяют перевозить скоропортящуюся сельскохозяйственную продукцию на большие расстояния (порча таких продуктов была определена в качестве источника существенных экономических затрат во многих странах и барьера для развития экспортных производств);
- потребители, производители и экспортеры получают преимущества от снижения затрат, рисков повреждения товаров и повышения надежности, правительства тоже косвенно получают выгоду в виде доходов вследствие усиления экономической активности.



Поэтому исследование «LOGMOS» уделяло особое внимание пригодным для контейнеризации грузам, что одинаково важно для:

- развития логистических объектов и услуг, а также
- осуществления концепции морских магистралей.

**Отчет «LOGMOS» по транспортным потокам содержится в [Приложении 2](#) к мастер-плану**

Были оценены и спрогнозированы потенциальные внешнеторговые потоки внутри региона ТРАСЕКА и следующие транзитом через него. При этом использовался ряд источников, основными из которых являются Евростат, Комтрейд ООН, имеющиеся национальные статистические данные и база данных ТРАСЕКА.

Для целей анализа рынок был разделен по трем типам грузопотоков:

- прямой торговый обмен между соседними странами;
- транзитные грузопотоки между странами-членами ТРАСЕКА, проходящие минимум через одну страну-участницу;
- грузопотоки, транспортируемые на большие расстояния между странами, не являющимися членами ТРАСЕКА, транзитом через территории стран-участниц ТРАСЕКА.

Результаты различались в зависимости от:

- пар пунктов происхождения-назначения (региональных);
- направления (восточное или западное) и
- потенциала для контейнеризации (полный или частичный потенциал).

В таблице ниже представлены расширенные прогнозы потенциальных контейнерных грузопотоков через Черное море, Южный Кавказ и в Каспийское море, с добавлением следующих процессов:

- агрегация потоков, которые пересекают каждое из морей и сухопутную часть Южного Кавказа;
- указание процентной доли для грузопотоков, которые были признаны лишь частично пригодными для перевозки в контейнерах;
- проецирование данных базового года, к которому относятся оригинальные данные по объемам торговли (2010) на 2020 год, который рассматривается в качестве разумного горизонта планирования при разработке политики и принятии инвестиционных решений.

**Таблица 1: Потенциальные торговые потоки через Черное море - Кавказ - Каспийское море (тыс. тонн)**

Прохождение через:	Полная контейнеризация 2010		Частичная контейнеризация 2010		Потенциальные контейнерные грузы всего, 2020 (а,б)	
	На восток	На запад	На восток	На запад	На восток	На запад
только Черное море	217	121	1 840	1 871	1 377	1 222



## Логистические процессы и морские магистрали II

Кавказ и оба моря	9 994	33 622	33 397	28 919	35 751	75 749
только Каспийское море	24	19	35	1 541	62	862

(а) Доля грузов, частично пригодных для контейнеризации.....**30%**

(б) Прогноз среднегодового темпа роста.....**6%**

На основе этого можно сделать ряд соответствующих выводов, которые приведены ниже.

### **Бесперебойные мультимодальные транспортные услуги необходимы на обоих морях и на суше между ними**

Имеются достаточные объемы грузов для поддержки коммерческих перевозок как на Черном, так и на Каспийском море. Однако подавляющее большинство (97%) грузового трафика пересекает оба моря и сухопутный участок между ними.

Следовательно, можно с полным правом утверждать, что весь маршрут между портами восточного Каспийского побережья и черноморские порты Украины, Румынии, Болгарии и Турции должны быть интегрированы с точки зрения транспортных услуг и государственных процедур.

### **Целостность маршрута необходима и далеко за пределами региона, так как большинство пересекающих регион грузов перемещается между Европой и Дальним Востоком**

По меньшей мере три четверти грузов, пересекающих рассматриваемый регион, перемещаются транзитом между Европой и Дальним Востоком. Поэтому есть серьезные основания для обеспечения бесперебойности трафика во всех промежуточных странах с учетом смены видов транспорта, а не только в странах, расположенных в непосредственной близости от двух морей.

### **Конкуренция со стороны морских путей и Транссибирской магистрали ограничивает реальную долю потенциальных грузопотоков, на которые может рассчитывать транскавказский маршрут ТРАСЕКА**

Было бы неразумно предполагать, что все потенциальные транзитные грузы могут быть охвачены провайдерами транспортных и логистических услуг в регионе Черное море - Кавказ - Каспийское море. Для малоценных грузов, срок доставки которых не критичен, предпочтительнее дальние морские перевозки, поскольку они изначально предполагают более низкую стоимость. Кроме того, по мере глобального потепления, сухопутные маршруты будут конкурировать с морскими маршрутами через Северный Ледовитый океан, а также через Индийский океан.

Транссибирская магистраль также оказалась мощным конкурентом с агрессивной коммерческой стратегией, инвестиционной программой в объеме 6 млрд долл. США и минимумом пограничных формальностей между участниками Таможенного союза<sup>7</sup>.

<sup>7</sup> В настоящее время участниками Таможенного Союза являются Россия, Беларусь и Казахстан, Армения стремится к членству, а Кыргызстан и Таджикистан присоединятся, вероятно, в ближайшее время.





**В сложившейся ситуации требуется максимальное сотрудничество и гармонизация, а также целенаправленный маркетинг**

ТРАСЕКА может воспользоваться несколькими фактическими и потенциальными конкурентными преимуществами:

- Китай объявил о политике смещения экономического центра страны на запад, откуда доступ к портам восточного побережья означает дополнительные расходы, неудобства и риск задержек, возникающих из-за транспортных заторов в собственной транспортной сети Китая;
- В Китае проводится политика перемещения вверх по цепочке создания стоимости, с сокращением доли трудоемких операций и производства малоценной продукции. Это открывает простор для видов деятельности, предполагающих создание добавленной стоимости в логистических центрах, которые предполагается создать вдоль маршрутов ТРАСЕКА;
- Как указано выше в разделе 1.1.3, судоходная отрасль испытывает проблемы, которые могут обусловить увеличение расходов в среднесрочной перспективе.

Для того чтобы найти и использовать соответствующую рыночную нишу, правительства стран ТРАСЕКА, государственные учреждения и частные провайдеры транспортно-логистических услуг должны в полной мере сотрудничать и согласовывать свою деятельность.

Кроме того, необходимо предпринять серьезные усилия для выявления и использования конкретных рыночных возможностей, где Транскавказский маршрут мог бы удовлетворить потребности клиентов с точки зрения стоимости, времени в пути и надежности.

Представляется возможным захват лишь нескольких процентов от общего объема потенциальных грузопотоков, показанных в Таблица 1, однако при этом могут возникнуть преимущества, полностью оправдывающие затраченные усилия и инвестиции. Первоначальный целевой тоннаж для контейнерного поезда «Silk Wind» составляет всего лишь 1 млн т в год, что эквивалентно 1% от прогнозируемого потенциального контейнерного грузопотока в 2020 году.

### **3.1.3 Морские магистрали, железнодорожные паромы и морские линии**

#### **Цель**

В данном разделе представлен краткий обзор ситуации в секторе морского транспорта с упором на вопросы, которые должны быть рассмотрены в рамках мастер-плана. Технические рекомендации по данной теме приведены в разделе 3.4.2





---

### **Три слоя мастер-плана**

Что касается первого, инфраструктурного слоя мастер-плана, в данном разделе описана ситуация в каждом из портов прибрежных стран и отмечены имеющиеся недостатки. Институциональные / правовые вопросы в основном связаны с необходимостью улучшения коммуникации между странами и заинтересованными сторонами, а также более активного участия частного сектора. Операционные вопросы сосредоточены на услугах и процедурах, способствующих развитию контейнеризации и эффективной эксплуатации паромов.

---

### **Содержание**

Коридор ТРАСЕКА уникален тем, что связывает два региона с помощью двух морей, поэтому морские перевозки являются важным аспектом успешности коридора ТРАСЕКА. Соответственно, раздел начинается с обзора портов в каждой стране, в том числе, в странах, являющихся непрямыми бенефициарами. Усилия по модернизации портов предпринимаются, однако были определены необходимые меры по их дальнейшему усовершенствованию, в частности, в Поти и Актау, включая железнодорожное сообщение с внутренними районами. В некоторых портах имеет место избыточная пропускная способность, в частности, в Румынии и Украине.

Для всех секторов в настоящем исследовании подчеркивается необходимость применения согласованных систем и процедур, улучшения коммуникации, диалога между заинтересованными сторонами и вовлечения частного сектора. Морской сектор не является исключением.

Провозная способность флота в настоящее время является достаточной, однако может образоваться дефицит вместимости фидерных контейнеровозов, если контейнеризация будет и дальше развиваться в соответствии с ожиданиями и спросом. Существует острая потребность в улучшении операций и процедур, которые влияют на эффективность и, следовательно, конкурентоспособность паромных перевозок.

В заключение в разделе отмечается, что многие технические и организационные проблемы, стоящие перед ТРАСЕКА, уже были успешно решены в других регионах, в частности, в ЕС и АСЕАН, то есть имеется образец «наилучшей практики», который может использовать ТРАСЕКА.

---

### **Важность морского сообщения в интермодальных транспортных решениях ТРАСЕКА**

*Карта 6 и Карта 7*

В мире насчитывается около 20 международных транспортных коридоров, некоторые из них включают лишь один маршрут и один вид транспорта, другие - несколько маршрутов и видов транспорта. Большинство из них образовалось на базе существующих наземных транспортных сетей. Очень немногие из них основаны на прямых прибрежных или каботажных линиях сообщения. И только





---

*показывает морские пути сообщения на Черном море и Каспийском море*

коридор ТРАСЕКА соединяет два региона, проходя через два моря, разделенных 885-километровой полосой Кавказского хребта.

Эта уникальная особенность подчеркивает исключительную важность морских линий, портов и их связей с внутренними районами.

---

**Обзор сектора морских перевозок представлен в [Приложении 3, часть I](#) мастер-плана, а обзор существующих судоходных линий – в [Приложении 3, часть II](#)**

Мастер-план опирается на углубленный анализ разнообразных компонентов сектора морских перевозок в странах-бенефициарах ТРАСЕКА, их взаимодействия между собой и с другими видами транспорта. В нем также рассматривается роль портов на Черноморском побережье Румынии, Болгарии и Турции, а также их деятельность, связанная с развитием коридора ТРАСЕКА.

---

**Лучшие практики способствуют определению, планированию и контролю реализации инициатив в области морских перевозок**

Приводятся ссылки на эксперименты, проводившиеся в других странах мира, и описываются соответствующие передовые практики, чтобы помочь государственным и частным заинтересованным сторонам эффективно определять, планировать и контролировать развитие морских перевозок в регионе в контексте мировой экономики.

---

**В мастер-плане рассматривается система портов региона ТРАСЕКА**

В качестве пунктов пересечения границы и основных узлов интермодальных операций порты являются важнейшими интерфейсами в транспортной цепочке. В портах осуществляется ряд ключевых административных и коммерческих процедур.

В мастер-плане рассматриваются портовые объекты на Каспийском и Черном морях, расположенные на маршрутах ТРАСЕКА, их инфраструктура и организация, операционная деятельность и соответствующий трафик, а также, где это необходимо, эволюция правовых и институциональных рамок.

Каждый порт оценивается с точки зрения его возможностей по обработке категорий грузов, имеющих значимость с точки зрения проекта «LOGMOS». К ним относятся жидкие и навалочные грузы, перевозимые в железнодорожных вагонах, грузовиках, контейнерах или на прицепах, автомобилях и другом транспорте. Нефть и газ, а также товары и сырье, перевозимые в цистернах или других транспортных средствах наливом и требующие специально оборудованных портов и терминалов, не входили в спектр задач данного исследования.

---

**Положение дел в портовом секторе различных стран:**

В следующих разделах рассматривается ситуация в портовом секторе каждой из стран ТРАСЕКА, имеющих выход к морю (включая не прямых бенефициаров «LOGMOS»).



---

**Болгария** Значительного дефицита в портовой системе Болгарии не наблюдается. Продолжающийся процесс приватизации будет способствовать модернизации и расширению пропускной способности контейнерных и других терминалов в Бургасе и Варне. Нерешенный вопрос о реконструкции паромного комплекса Варна (VFC) может стать проблемой для маршрутов ТРАСЕКА в среднесрочной перспективе, если продолжится рост железнодорожно-паромных и ролкерных перевозок между Болгарией и Россией. По всей вероятности, решение не будет принято до тех пор, пока правительство не примет решение о приватизации грузового оператора БДЖ (владелец VFC) - болгарской национальной железнодорожной компании с большой задолженностью. Это сложный процесс и большой вопрос, который остается нерешенным в течение многих лет.

---

**Грузия** Грузинские порты полностью приватизированы, контейнерные и железнодорожно-паромные грузы обрабатываются на терминалах АРМ в Поти и ICTSI в Батуми. Став оператором порта Поти в 2011 году, компания АРМ Terminals Poti обещала организовать контейнерные площадки рядом с причалами (на данный момент и пустые и полные контейнеры хранятся на складах за пределами территории порта), модернизировать существующую железнодорожную сеть порта и произвести дноуглубительные работы у причалов для приема больших фидерных судов. На сегодняшний день нет никаких признаков реализации этих планов. Приоритетным вопросом является расширение и укрепление мола с последующим углублением дна подходного канала и акватории порта. В штормовых погодных условиях порт может быть закрыт, в то время как накапливающиеся песчаные отложения сокращают возможности для судоходства на канале. Это влечет за собой частые перебои в расписании движения лайнеров и делает Поти менее предсказуемым для захода портом.

---

**Румыния** Констанца является крупнейшим черноморским портом Румынии и имеет самые разнообразные портовые объекты, находящиеся в частном владении. Тем не менее, в связи с МФК, объемы обработанных грузов в настоящее время составляют лишь половину проектной пропускной способности. Инфраструктурные инвестиции ЕС направлены на улучшение внутреннего и внешнего транспортного сообщения, автомобильного и железнодорожного. Основной задачей в отношении Констанцы является модернизация прямого железнодорожного сообщения (для обслуживания маршрутных контейнерных поездов, перевозок РО-ЛА) с Центральной и Западной Европой, что будет способствовать повышению роли порта в качестве транзитной и международной логистической платформы.

---



---

**Турция** Портовая инфраструктура в Турции развита хорошо и, в основном, приватизирована. Ее дальнейшее развитие будет осуществляться на основе рыночного спроса и прогнозах его изменения. Морские порты Мраморного моря играют ведущую роль в качестве хабов для черноморских контейнерных грузов, перевозимых фидерными судами.

---

**Украина** Инфраструктура украинских портов достаточно развита, но имеет избыточные мощности. Объемы грузоперевозок существенно сократились вследствие а) МФК и последующего резкого сокращения объемов торговли и б) перенаправления в российские порты транзитных грузов, следующих в и из России и других стран СНГ. Доля использования контейнерных терминалов упала ниже 1/3 в 2012 году. Однако ситуация развивается в правильном направлении, поскольку в 2012-2013 гг. были приняты долгожданные законы, касающиеся вопросов приватизации, концессий и специализации портов. Решение о выделении ограниченных ресурсов государственного бюджета на инфраструктурные проекты, предполагающие обслуживание более крупных судов, а не большего количества судов, также является положительным знаком.

---

**Азербайджан** В ожидании открытия нового порта в поселке Алят, и, несмотря на нехватку площадей и временные ограничения доступа, «старый» порт Баку продолжает работать на полную мощность. По имеющейся информации, существенных операционных проблем не наблюдается.

---

**Казахстан** Среди всех рассмотренных портов Актау, несомненно, сталкивается с самыми серьезными инфраструктурными проблемами. Сооружения, предназначенные для обслуживания железнодорожно-паромных перевозок (железнодорожные рампы и железнодорожные пути) едва справляются с нынешними объемами грузов и недостаточны для привлечения дополнительных грузопотоков. Причала Ро-Ро в порту нет, поэтому ролкерные суда вынуждены ждать обслуживания неоправданно долго, и не могут эксплуатироваться в соответствии с установленным графиком.

Отсутствие адекватной специализированной инфраструктуры не позволяет Азербайджанскому Каспийскому морскому пароходству (КАСПАР) полностью использовать колоссальный потенциал грузовых автомобилей TIR, которые могли бы пересекать Каспийское море и перевозить грузы в Казахстан и из Казахстана через Актау. Проблема станет еще более острой, после того как будут введены в эксплуатацию суда «Казмортрансфлота». К сожалению, ни железнодорожно-паромные перевозки, ни перевозки Ро-Ро, по всей видимости, не относятся к приоритетным задачам управления АММТП.



Отсрочка принятия решения, которое придется принимать в любом случае, может поставить под угрозу успешное развитие других инфраструктурных проектов Казахстана. Социально-политическая цель правительства Казахстана в рамках создания нового автомобильного и железнодорожного сообщения Жезказган-Бейнеу заключается в сближении Восточного и Западного Казахстана. С экономической точки зрения эти планы призваны стимулировать развитие западных провинций, частично опираясь на растущую роль Актау в качестве единственного морского торгового порта Казахстана. В планах также реализация проекта «Silk Wind», который однозначно рассчитан на привлечение грузопотоков из Западного Китая и обратно через АММТП. Тем не менее, эти колоссальные инвестиции могут быть частично потрачены впустую, если в Актау не будут созданы мощности для обработки грузовиков и вагонов. Таким образом, инфраструктура порта представляет собой стратегический вопрос.

### **Туркменистан**

Правительство Туркменистана неоднократно четко заявляло о своем намерении превратить эту страну в транспортный узел для Центральной Азии, а также развивать морские перевозки, способствующие интеграции страны в мировую экономику. Реабилитация, модернизация и расширение объектов порта Туркменбаши является одним из приоритетов национальной транспортной политики. Полностью осознается та роль, которую железнодорожно-паромные, Ро-Ро и контейнерные перевозки будут в перспективе выполнять в развитии морской торговли Туркменистана. Несмотря на то, что Консультанту пока не удалось получить актуальной информации из первых рук от компетентных учреждений о ходе выполнения работ в Туркменбаши, имеющиеся отчеты и результаты переговоров с другими заинтересованными сторонами, в частности, Азербайджанским Каспийским морским пароходством (основным пользователем порта в рамках ТРАСЕКА) позволяют заключить, что процесс набирает обороты.

### **Удовлетворение потребностей операторов и пользователей является ключом к успеху**

С учетом существующих портовых сооружений, а также текущих и будущих планов развития инфраструктура основных портов ТРАСЕКА (за исключением Актау и, в меньшей степени, Поти) не представляет собой препятствия для осуществления регулярных линейных перевозок. Она должна быть в состоянии удовлетворить будущие потребности операторов и пользователей.



---

**Узловая функция портов должна быть усилена**

Целый ряд государственных и частных проектов по строительству логистических центров, реализованных или планируемых к реализации во всех портах, свидетельствует о полном понимании ключевого логистического аспекта портового комплекса. Укрепление узловой функции портов ТРАСЕКА будет способствовать повышению привлекательности коридора.

---

**Морские пути нуждаются в надежном сообщении с внутренними районами**

Железнодорожное и автомобильное сообщение с внутренними районами в Центральной Азии и на Кавказе в настоящее время модернизируется и расширяется. Турецкие железные дороги осуществляют амбициозный план модернизации и реконструкции на период до 2023 года, наверстывая годы общественно-политического пренебрежения к железнодорожному транспорту.

Многое еще предстоит сделать на западном побережье Черного моря, где ТРАСЕКА соединяется с TEN-T. Исключение составляет Молдова, национальная железнодорожная компания которой полностью реформируется, опираясь на самые современные концепции в железнодорожной транспортной отрасли. Одновременно реконструируется железнодорожная сеть страны в целях расширения международных товарных потоков Республики Молдова через ее единственный порт Джурджулешты и расширения транзитной функции страны в направлении Юг-Север.

Набирают обороты коммерческие железнодорожные перевозки из Литвы в Украину через Беларусь с использованием маршрутного поезда «Викинг». Однако Одесса, главный контейнерный порт Украины, испытывает острый дефицит сортировочных возможностей и страдает от отсутствия быстрого, надежного и конкурентоспособного железнодорожного сообщения как с остальными областями страны, так и с ее зарубежными соседями. Констанца и морские порты Болгарии также сталкиваются с дефицитом или отсутствием внутренних и международных железнодорожных путей сообщения. Кроме того, в Румынии и Болгарии Дунай практически не играет никакой роли во внутренних водных контейнерных перевозках.

---

**Состояние флота и охват рынка на Черном и Каспийском море различными видами перевозок:**

*...суда типа Ро-Ро и Ро-Рах*

*...ж/д паромы*

На Черном и Каспийском морях не наблюдается дефицита ни с точки зрения эксплуатируемого флота, ни в отношении предлагаемых услуг. Все три рассматриваемых вида перевозок (железнодорожные, контейнерные и Ро-Ро) полностью покрываются в Черном море национальными и иностранными компаниями, в то время как оперируемые железнодорожные паромы и суда типа Ро-Ро в Каспийском море способны перевозить значительно больше грузов, чем сегодня. Ввод дополнительных железнодорожных паромов и судов типа Ро-Ро и Ро-Рах «Казмортрансфлотом» и



---

Туркменистаном может даже привести к избыточным мощностям, если операционные условия не будут улучшены.

*...контейнеровозы-фидеры*

Отсутствие фидерных контейнеровозов на Каспии на данном этапе не является серьезным препятствием. Потребуется некоторое время для того, чтобы наладить контейнерный грузооборот и запустить в полном объеме маршрутные контейнерные поезда, такие как поезд Поти-Баку и «Silk Wind». Даже при таком развитии событий, прежде чем рассматривать вопрос о приобретении или строительстве адекватных современных судов, судоходные компании на Каспии вполне могут брать в чартер контейнерные суда типа «река-море» из существующих флотов России и Украины.

---

**Портовые операции и линейные услуги**

Оставляя в стороне чисто контейнерные или Ро-Ро перевозки, которые удовлетворительно осуществляются, главным образом, иностранными перевозчиками на Черном море и во всем мире, можно заключить, что услуги, предоставляемые в настоящее время тремя национальными перевозчиками ТРАСЕКА (комбинированные железнодорожно-паромные и Ро-Ро перевозки) - NaviBulgar, Укрферри и КАСПАР) оставляют желать лучшего в плане качества на обоих морях.

Причины этого относятся более к внешним факторам, чем к управлению линиями, и рассматриваются ниже.

---

*Черное море:*

Устаревшие операционные процедуры, применяемые УЗ в области управления подвижным составом, курсирующим между Украиной и Кавказом, приводят к задержкам в портах. При этом «приватизация» Укрзализныцей ее подвижного состава, результатом которой стало повышение стоимости аренды вагонов и наземного транспорта, вынуждает грузоотправителей использовать не железнодорожно-паромные услуги, которые только начали восстанавливать свою долю на рынке, а другие виды транспорта.



---

**Объемы железнодорожно-паромных перевозок ограничены**

Кроме того, в связи с оттоком российских грузов с маршрута Ильичевск - Поти (раньше их доля составляла около 30% от всех грузов, загружаемых на железнодорожные паромы в Ильичевске) 90% от общего объема грузов транспортируется в настоящее время паромами между Украиной и Грузией, остальная часть представлена экспортом из Болгарии в Грузию. Экспорт из Украины составляет большую часть трафика. Транзит грузов в / из стран, являющихся ближайшими соседями Украины (Венгрия, Словакия, Польша, Россия) составляет 16%.

Это означает, что географическая зона охвата железнодорожно-паромных перевозок очень ограничена и какой-либо заметный потенциал роста отсутствует.

Перспективы железнодорожно-паромных перевозок из Деринже (неподалеку от Стамбула) до Поти невелики. После того, как приблизительно через 10 лет будет завершена модернизация турецкой железнодорожной сети, потребность в такой услуге исчезнет.

---

**Конкуренция со стороны автомобильных перевозчиков**

Значительная доля потребительских товаров, транспортируемых в железнодорожных вагонах, могла бы перевозиться в контейнерах или на грузовиках. Вероятно, так оно и будет в связи с нерегулярностью железнодорожно-паромного сервиса. Даже объемы навалочных грузов, перевозимых в вагонах, частично смещаются в пользу балкеров. На самом деле конкурентные преимущества железнодорожно-паромного транспорта на Черном море находятся под вопросом, поскольку морской участок пути в лучшем случае равен, а в худшем случае превышает суммарное расстояние железнодорожных участков по обе стороны от моря.

Погрузка на суда грузовых автомобилей в сочетании с подвижным составом не является оптимальным решением. Эти два вида перевозок должны быть разделены, как только они станут экономически жизнеспособными. Это означает, что ряд рейсов уже сейчас должен быть ориентирован на перевозки Ро-Ро в целях привлечения автотранспортных предприятий и создания рынка. Это также позволит постепенно вводить в эксплуатацию более современные и более дешевые суда типа Ро-Ро.

---

**Каспийское море**

Менеджмент порта Актау внедряет более эффективные процедуры с целью сокращения времени хранения, погрузки-разгрузки грузов и пребывания судов в порту. Это должно способствовать устранению, по меньшей мере, некоторых из препятствий, мешающих в настоящее время осуществлению регулярных операций. Кроме того, это позволит осуществить меры, аналогичные тем, которые рекомендованы для Черного моря до ввода Казахстаном и Туркменистаном вновь





построенных судов типа Ро-Рах.

Тем не менее, очевидно, что усовершенствование железнодорожно-паромных и Ро-Ро услуг на Каспийском море зависит в первую очередь от последовательной модернизации портовой инфраструктуры и транспортного сообщения с внутренними районами в регионе в целом.

**Основные выводы:**

**Вопрос об ориентации цепочек поставок необходимо решать на политическом уровне**

Несмотря на значительные объемы вложенных инвестиций, операционная деятельность портов и флотов в целом остается ниже принятых стандартов и препятствует развитию морских перевозок. Национальные курсы регуляторной политики должны быть пересмотрены в свете глобализации экономики и распространения концепции цепочек поставок. Соответствующие роли государства, действующего через государственные компании и государственные монополии, и частного сектора также должны быть пересмотрены.

**Необходимы совместные действия и диалог с бизнесом**

В целях преодоления многочисленных нефизических барьеров, препятствующих устойчивому развитию отрасли морских перевозок, страны ТРАСЕКА должны способствовать развитию диалога на национальном и региональном уровнях, позволяющего заинтересованным сторонам совместно обсуждать и решать вопросы, представляющие общий интерес. На национальном и региональном уровнях необходимо внедрять современные коммуникационные сети на базе ИТ.

**Адаптация операционной деятельности к международным тенденциям**

На перевозки в регионах Черного и Каспийского морей в среднесрочной перспективе будут оказывать влияние долгосрочные тенденции в мировой судоходной отрасли, связанные с климатическими, политическими, экономическими, технологическими и нормативными изменениями.

**Доверительные деловые отношения**

Сотрудничество поверх природных границ, а также языковых и культурных барьеров является отличительной чертой грузоперевозок. В этом смысле они представляют собой огромный, хотя и незаметный вклад в дело сохранения мира во всем мире и дружбы между народами.

**Поиск взаимовыгодных решений**

Кроме того, проблемы в сфере морских перевозок никогда не решаются единолично или путем принятия авторитарных решений. Значительные, устойчивые достижения всегда являются результатом сотрудничества и взаимной открытости.

**Лучшие практики помогают достичь успеха**

АСЕАН и ЕС представляют собой хорошие примеры групп стран, которые, используя на протяжении веков морские просторы как поле боя, теперь мирно делят их к всеобщей выгоде. Накопленный опыт и предпринимаемые ими совместно усилия позволили достичь эффективных решений, а их практики признаны лучшими мировым сообществом



грузоперевозчиков. Это богатство успешных инициатив и проектов, реализованных в результате длительного процесса проб и ошибок, должно быть использовано странами ТРАСЕКА в целях экономии времени и ресурсов, а также во избежание повторения ошибок, сделанных ранее другими в других странах.

### 3.1.4 Железнодорожный сектор

#### Цель

Цель данного раздела состоит в том, чтобы показать текущее состояние дел на железнодорожном транспорте в ТРАСЕКА и его готовность а) в полной мере участвовать в развитии логистических цепочек поставок и б) способствовать реализации концепции морских магистралей. Тем самым формируется основа для технических рекомендаций, представленных в разделе 3.4.3.

#### Три слоя мастер-плана

Три слоя мастер-плана отражаются следующим образом:

- **Инфраструктурный слой:** проанализированы параметры железнодорожной инфраструктуры, представлены основные железнодорожные маршруты ТРАСЕКА, выявлены недостающие звенья, рассмотрены такие вопросы как техническое обслуживание инфраструктурных активов и доступ частного сектора к инфраструктуре.
- **Институционально-правовой слой:** в качестве основных вопросов рассматриваются темпы и характер реформ в железнодорожном секторе различных стран, несогласованность процедур и расхождения между накладными систем ЦИМ / ОТИФ и СМГС / ОСЖД.
- **Рыночно-операционный слой:** железнодорожные операторы недостаточно реагировали на рыночные возможности, особенно в смежных областях контейнеризации, логистики и интермодальных перевозок. Контейнерный поезд «Silk Wind» является долгожданной инновацией в регионе.

#### Содержание

Раздел начинается с анализа роли железных дорог в коридоре ТРАСЕКА, рассматривается способность сектора содействовать развитию цепочек поставок, а также возможности использования железнодорожного сообщения для морских перевозок.

Обзор отдает должное проводимым реформам и либерализации. Вместе с тем отмечаются проблемы нехватки подвижного состава, отчасти вследствие разрушения системы (советской эры), когда вагоны свободно перемещались между железнодорожными юрисдикциями на условиях оплаты фиксированной суточной аренды.



---

Анализируются «мягкие» факторы, препятствующие развитию железнодорожных логистических возможностей и предоставлению бесперебойных трансграничных железнодорожных услуг. Рассматриваются возможности, открывающиеся с реализацией пилотного проекта «Silk Wind» с учетом политической напряженности на Кавказе.

---

**Участие железных дорог в современных логистических процессах представляет собой новые рыночные возможности для ж/д сектора**

В настоящее время железные дороги стран ТРАСЕКА не в полной мере готовы использовать логистические решения или оказывать услуги по доставке грузов по принципу «от двери до двери и «точно в срок», как того требуют клиенты. Захват этого сегмента рынка представляет собой важную задачу для железнодорожных компаний ТРАСЕКА.

---

**Обзор железнодорожного сектора содержится в [Приложении 4](#) к мастер-плану**

Была проанализирована ситуация в железнодорожной отрасли всех стран ТРАСЕКА. Результаты исследования представлены в обзоре железнодорожного сектора, который содержится в приложении к настоящему мастер-плану. Проведенный анализ дает надежную основу для выводов мастер-плана в отношении существующих железнодорожных компаний, инфраструктурных сетей и подвижного состава, эффективности железнодорожных коридоров, физических и организационных барьеров, применяемой тарифной политики, а также текущих планов и проектов в железнодорожной отрасли.

---

**Железные дороги ТРАСЕКА используют морские пути**

Коридор ТРАСЕКА начинается от стран Восточной Европы (Болгария, Румыния, Молдова, Украина) и Турции. Затем он проходит через черноморские порты Поти и Батуми в Грузии и по транспортным сетям стран Южного Кавказа.

Из Азербайджана с помощью железнодорожно-паромных переправ на Каспийском море (Баку - Туркменбаши, Баку - Актау) маршрут ТРАСЕКА соединяется с железнодорожными системами Туркменистана и Казахстана, которые, в свою очередь, подключены к транспортным сетям Узбекистана, Кыргызстана и Таджикистана, и достигает границ Китая и Афганистана.

Сеть железных дорог Турции вскоре обретет точку пересечения с железнодорожной сетью СНГ на востоке после открытия железной дороги Карс-Тбилиси, что позволит обеспечить бесперебойный доступ морским путем к европейским сетям через туннель «Мармарай».



---

**Проводимые реформы, либерализация и приватизация**

Несмотря на то, что все государства-члены ТРАСЕКА предпринимают шаги в направлении реформирования их железнодорожной отрасли, темпы и масштабы реформ в разных странах отличаются. Некоторые страны сосредоточены на реструктуризации и частичной приватизации инфраструктуры (например, контейнерных терминалов в Армении, Грузии и Казахстане), другие концентрируются на подвижном составе (как в Казахстане и на Украине).

Либерализация доступа к железнодорожной инфраструктуре продвигается медленно.

Большинство стран планируют или недавно начали реформы, направленные на разделение в рамках национальных железнодорожных компаний управления инфраструктурой, с одной стороны, и грузопассажирских операций, с другой стороны.

---

**Разные подходы к операционной деятельности и управлению**

Единой модели железнодорожной инфраструктуры и управления операционной деятельностью в «пространстве 1520»<sup>8</sup> в настоящее время не существует. Каждое государство выбирает свою собственную схему с учетом внешних и внутренних факторов.

---

**Снижение объемов ж/д грузоперевозок и износ активов**

Несмотря на то, что большинство стран имеет достаточно развитые железнодорожные сети, объемы грузовых железнодорожных перевозок после распада СССР снизились вследствие резкого сокращения производств, связанных с железнодорожными перевозками и сильной конкуренции со стороны автотранспортной отрасли.

Состояние инфраструктуры в большинстве стран неудовлетворительно и характеризуется высокой степенью износа. На протяжении более 20 лет уровень инвестиций в железные дороги в целом был низким. Кроме того, подвижной состав в некоторых странах своевременно и надлежащим образом не обновлялся. Все это серьезно влияет на эффективность железнодорожного транспорта с точки зрения стоимости, времени в пути и безопасности. Скорость грузовых поездов варьируется от 60 до 80 км/ч, на некоторых участках в отдельных странах ограничиваясь 20-40 км/ч. Помимо этого имеют место значительные задержки, особенно в пунктах пересечения границ.

---

<sup>8</sup> Имеется в виду широкая колея российского стандарта (1520 мм) в противоположность западноевропейской колеи шириной 1435 мм.



---

***Естественные монополии препятствуют оптимизации логистических сетей***

Распределение маршрутов движения поездов, доступ к терминалам и взимание платы за пользование инфраструктурой целиком зависят от национального оператора. В большинстве стран орган регулирования железнодорожного транспорта отсутствует, и функции обеспечения безопасности до сих пор находятся в ведении национальной монополии по управлению инфраструктурой и предоставлению услуг. Однако некоторые страны планируют открыть доступ к грузовым и пассажирским перевозкам для частных операторов.

---

***Нехватка подвижного состава и его непригодность для логистических процессов***

Основные железные дороги стран СНГ отказались от общего инвентарного парка вагонов. Находившиеся в государственной собственности вагонные парки в настоящее время работают как частные и плохо координируются, в результате чего возникают искусственные барьеры на пути эффективного использования подвижного состава, препятствуя развитию надежных цепочек поставок на уровне коридора.

Из-за этого, а также вследствие общего износа подвижного состава страны испытывают огромную нехватку железнодорожных вагонов и фитинговых платформ.

Тем не менее, все страны ТРАСЕКА предпринимают шаги в направлении обновления подвижного состава, а также модернизации и ремонта существующего парка. Однако соответствующие изменения происходят разными темпами.

---

***Советское наследие и развитие коридоров в контексте новых политических факторов***

Большинство национальных железнодорожных сетей в регионе ТРАСЕКА исторически существовали в рамках железнодорожной системы Советского Союза (с шириной колеи 1520 мм) с центром в России и Москве. Строящиеся в настоящее время новые железнодорожные линии иногда направляются в обход соседней страны по политическим причинам.

---

***Недостающие звенья для организации эффективной логистики вдоль коридора ТРАСЕКА***

На основных направлениях ТРАСЕКА отсутствует ряд звеньев железнодорожного сообщения. В качестве примера приводится ограниченное ж/д сообщение порта Актау с восточными и южными районами Казахстана. Сеть железных дорог Казахстана до сих пор сохраняет картину, унаследованную из советских времен, с общей ориентацией в направлении России и отсутствием какой бы то ни было линии, проходящей через всю страну в западно-восточном направлении.

Тем не менее, эта тема в настоящее время затрагивается в Национальной логистической стратегии Казахстана, направленной на более активное и конкурентоспособное



участие Казахстана в глобальных цепочках поставок и улучшение связности и интероперабельности транспортных сетей.

**Организационные барьеры, препятствующие развитию**

Узкие места в железнодорожной логистике, как правило, возникают вследствие неоптимального управления активами и серьезных недостатков в определении и применении процедур или операций, что приводит к неоправданным задержкам и коррупции (особенно в пунктах пересечения границ в связи с прохождением пограничных процедур).

Эти факторы, по мнению участников рынка, являются более серьезными недостатками в отрасли, чем физическое состояние и наличие инфраструктуры или подвижного состава. Другими словами, железнодорожные услуги ТРАСЕКА недостаточно реагируют на требования рынка.

**Эффективная железнодорожная система может обеспечить потенциал и привлечь часть морских грузопотоков международных коридоров**

Европу и Азию соединяют три основных международных коридора в направлении Восток-Запад:

- **Северный коридор** соединяет Восточную Европу и КНР, Корейский полуостров и Японию через территорию России и Казахстана (Северный коридор и российская национальная Транссибирская магистраль частично совпадают),
- **Центральный коридор** (частично включает сеть ТРАСЕКА) соединяет Восточную Европу и КНР через Черное море, Кавказ, Каспийское море и Центральную Азию,
- **Южный коридор** соединяет Юго-Восточную Европу и КНР через Турцию, Иран и Среднюю Азию.

Государства-члены ТРАСЕКА являются участниками этих международных железнодорожных коридоров. Однако, поскольку коридор ТРАСЕКА включает как сухопутное, так и морское сообщение, его конкурентоспособность по сравнению с другими евразийскими железнодорожными коридорами зависит также от эффективности морского транспорта, наличия интермодальных объектов в портах, а также их сообщения с внутренними районами.

**Проект железнодорожного сухопутного моста «Silk Wind» требует создания жизненно важных ж/д звеньев в странах ТРАСЕКА**

Планируется запуск нового маршрута блок-поезда «Silk Wind», соединяющего Казахстан (от китайской границы) с Турцией и Черноморским регионом через Каспийское море и Кавказ. Этот проект направлен на значительное сокращение времени транзита при значительном улучшении качества услуг. Предпосылкой его успешной реализации является устранение следующих недостающих звеньев:

- Строительство новой железнодорожной линии



между Грузией и Турцией (Баку-Тбилиси-Карс). В полном объеме железная дорога должна заработать в 2015 году;

- Строительство новой железнодорожной линии Жезказган-Бейнеу протяженностью 988 км в Республике Казахстан, что позволит сократить расстояние из КНР до Каспийского моря примерно на 1000 км. Строительство началось, линия должна быть введена в строй в 2016 г.;
- Строительство нового Бакинского международного морского порта в поселке Алят – первую очередь планируется завершить в 2015-2016 гг.
- Модернизация и расширение порта Актау, Казахстан.

Со строительством нового тоннеля под Босфором (проект «Мармарай») будет создан единый железнодорожный коридор, связывающий КНР и Европу.

Что касается возможностей привлечения дополнительных объемов грузов на данный маршрут, то надежда на открытие армяно-турецкой границы в ближайшем будущем невелика. Железнодорожный транзит через Армению тоже не представляется перспективным до тех пор, пока граница с Азербайджаном останется закрытой и политическая ситуация с Ираном не улучшится.

---

**Высокие тарифы и  
непрозрачность  
ценообразования**

Железнодорожные тарифы высоки и не ориентированы на рынок. Время в пути и сроки поставки не являются фиксированными, поскольку определяются несколькими транспортными операторами практически в отсутствие координации. На отношение грузоотправителей к железнодорожным услугам в регионе ТРАСЕКА негативно влияет их ненадежность и недостаточная безопасность и сохранность грузов. Транспортные расходы в целом выше по сравнению с другими коридорами.

Несмотря на единую тарифную политику, применяемую в странах СНГ, различные объемы финансирования железных дорог и различные методы, используемые для расчета грузовых тарифов, приводят к значительным колебаниям транспортных расходов. Получение ценовых предложений является сложным и трудоемким процессом, а неофициальные платежи непредсказуемы.

---

**ЦИМ и СМГС –  
различные режимы  
ответственности на  
маршрутах ТРАСЕКА-  
ТРАСЕКА и КНР-  
ТРАСЕКА-ЕС**

Рост объемов железнодорожных перевозок между Центральной и Западной Европой, а также Восточной Европой и КНР сдерживается наличием принципиальных отличий в положениях двух различных международных систем транспортного права: СМГС (ОСЖД) и ЦИМ (ОТИФ). Контракты на международные грузовые железнодорожные перевозки в настоящее время регулируются ЦИМ для государств Западной и



Центральной Европы и СМГС для стран Восточной Европе и КНР.

Эти нормы основаны на различных правовых системах. В отношении таможенной очистки грузов они используются абсолютно одинаково, однако регулирование ответственности в рамках СМГС отличается от соответствующего режима ЦИМ.

В середине 2011 года, в соответствии с решениями Генеральной Ассамблеи МКЖТ 2010 года, Генеральный секретариат МКЖТ совместно с ОСЖД и ОТИФ и при поддержке железнодорожных компаний SNCF, DB AG, LG и РЖД запустили проект по юридическому обоснованию совместимости ЦИМ / СМГС.

Основной целью единой железнодорожной накладной ЦИМ / СМГС является упрощение процедур транзита и пересечения границы, поскольку предполагается применение единого транспортного документа, который признается таможенными службами и охватывает весь маршрут от пункта отправления до пункта назначения с прохождением через, из и в страны, использующие накладные СМГС или ЦИМ.

Дальнейшая цель совместного проекта МКЖТ и ОСЖД заключается в распространении применения накладной ЦИМ / СМГС на трансконтинентальные перевозки между Европой и КНР транзитом через Казахстан вдоль оси Восток-Запад и Запад-Восток.

Последние события в ходе внедрения единой накладной ЦИМ / СМГС подтвердили важную роль совместного МКЖТ / ОСЖД по юридическому обоснованию совместимости ЦИМ / СМГС. Растущий интерес к использованию единой накладной ЦИМ / СМГС на сухопутном маршруте из Китая в Европу (отмечается увеличение их использования на 20-30% по сравнению с прошлым годом, подтвержденное данными DB, УЗ и РЖД), а также планируемое внедрение единой накладной на Черном море подтверждают необходимость продолжения работы по составлению Руководства по транспортной накладной ЦИМ / СМГС.

В сентябре 2011 года в железнодорожной транспортной системе КНР были приняты условия использования ЦИМ/СМГС. Таким образом, накладная ЦИМ / СМГС может теперь использоваться на маршрутах в Казахстан, Монголию и Россию.





### 3.1.5 Автодорожный сектор

#### Цель

Данный раздел содержит обзор ситуации в автодорожном секторе стран ТРАСЕКА с фокусировкой на проблемах, которые должны рассматриваться в мастер-плане. Тем самым формируется основа для технических рекомендаций, представленных в разделе 3.4.4.

#### Три слоя мастер-плана

Основные вопросы, относящиеся к трем слоям мастер-плана, можно сформулировать следующим образом:

- **Инфраструктурный слой:** плотность дорог представляется низкой с точки зрения соотношения км/км<sup>2</sup>, но не по отношению к численности населения. Объемы перевозок относительно невелики на большей части дорожной сети ТРАСЕКА, однако они быстро растут. Техническое обслуживание дорог, как правило, недостаточно для поддержания качества сервиса. Имеются недостатки в ключевых узлах, особенно в портах Каспийского и Черного морей.
- **Институционально-правовой слой:** существует необходимость развития институционального потенциала как в государственном, так и частном секторе. План действий ТРАСЕКА по обеспечению безопасности дорожного движения должен быть реализован в полной мере.
- **Рыночно-операционный слой:** охват рынка сдерживается из-за износа парка грузовых автомобилей, а также недостаточного предложения интермодальных и узловых объектов и услуг.

#### Содержание

В разделе рассматривается ситуация в секторе автомобильных дорог ТРАСЕКА, протяженность и инфраструктурные параметры основной дорожной сети, вопросы техобслуживания, интерфейсы с портами и другими точками пересечения границ, институциональный потенциал, безопасность дорожного движения, а также объемы грузоперевозок и их рост.

**Обзор автодорожного сектора содержится в [Приложении 5](#) к мастер-плану, в нем представлены состояние дорожной инфраструктуры, институциональное устройство отрасли и показатели грузоперевозок**

В отчете дана оценка эффективности автодорожного сектора в странах ТРАСЕКА с точки зрения его вклада в общую привлекательность коридора ТРАСЕКА для глобальных логистических цепочек и удобного сообщения с морскими путями. Оценка основана на трех слоях мастер-плана: инфраструктурном, рыночно-операционном и институционально-правовом. Первые два слоя рассматриваются в рамках детальной оценки дорожной отрасли и анализа логистических и мультимодальных возможностей коридора. Обзор институционального устройства автодорожного сектора представлен с целью отражения особенностей организации отрасли в странах ТРАСЕКА. Пилотные проекты также учитывают возможности



дорожного сектора в отношении реализации логистических концепций доставки грузов «от двери до двери» и мультимодальных цепочек поставок.

**Установленные  
дорожные маршруты  
ТРАСЕКА**

Коридор ТРАСЕКА включает установленные и утвержденные автомобильные маршруты, пересекающие границы разных стран и содействующие функционированию интегрированной межгосударственной транспортной системы. Маршруты определяются путем подписания межгосударственных соглашений между, по меньшей мере, двумя сторонами ОМС. Этот процесс осуществлялся на протяжении всей истории ТРАСЕКА, в результате чего было утверждено около тридцати международных автомобильных дорог, входящих в состав сети автомобильных маршрутов ТРАСЕКА.

**Дорожная  
инфраструктура  
ТРАСЕКА:**

*на Карте 2 и Карте 3  
представлены  
автомобильные  
дороги ТРАСЕКА,  
включая данные о  
проектах МФУ*

Общая протяженность дорожной сети в странах, являющихся прямыми бенефициарами, насчитывает около 425 300 км, из которых только 10% составляют сеть международных или основных магистралей. Менее 20% основной сети представлены двухполосными дорогами, в основном, в Центральной Азии.

Общая протяженность установленных дорожных маршрутов ТРАСЕКА в странах Центральной Азии и ЕИСП составляет около 19 860 км или 43% от основной дорожной сети этих стран.

**Плотность основной  
сети в км/км<sup>2</sup> ниже, чем  
в Западной Европе,  
однако сравнима с  
последней в пересчете  
на 1000 жителей**

Средняя плотность автодорог на тысячу квадратных километров значительно ниже, чем в Западной Европе. Однако если рассматривать плотность основной дорожной сети в пересчете на тысячу жителей, она сравнима с соответствующими показателями развитых стран.

**Состояние дорожной  
сети в зоне охвата  
Проекта –  
региональные  
дорожные связи с  
конца 90-х годов  
улучшились в связи с  
восстановлением  
инвестиций в  
дорожную отрасль**

Спустя десять лет после распада Советского Союза регион начал испытывать дефицит надлежащего техобслуживания дорожных сетей, значительная часть дорог находится в плохом состоянии. Ситуация отличается от страны к стране, но за последние десять лет в целом были предприняты общие усилия в целях повышения качества основной сети.

В настоящее время около 40% проектов по улучшению дорожного сектора посвящены развитию инфраструктуры в странах Центральной Азии и ЕИСП, являющихся участницами ТРАСЕКА.

Согласно данным различных исследований в хорошем состоянии находится около 20% основных дорожных коридоров в Казахстане, Таджикистане и Молдове, 60% - в Узбекистане, 100% - в Азербайджане и Грузии, около 30% - в Кыргызстане и 40% - в Украине.



---

**46 пунктов пересечения границы в странах ЕИСП и Центральной Азии**

Вдоль установленных дорожных маршрутов ТРАСЕКА располагаются 46 внутренних пунктов пересечения границы. Некоторые из этих КПП закрыты, другие устанавливают ограничения на транзитные перевозки и ограничиваются двусторонними перевозками.

**Основные международные коридоры совпадают с маршрутами ТРАСЕКА**

Более двух третей установленных дорожных маршрутов ТРАСЕКА в Центральной Азии и ЕИСП одновременно представляют собой Азиатские автомобильные дороги или основные коридоры, ведущие к европейским дорожным сетям через Украину и Молдову. В рамках транспортных процедур Восточного партнерства коридоры, ведущие к основным пограничным переходам ЕС, также одобрены на техническом и политическом уровнях.

**Объемы перевозок в зоне реализации проекта**

Объемы грузовых автомобильных перевозок в Центральной Азии и ЕИСП можно назвать умеренными, в частности, по сравнению с показателями развитых стран. Тем не менее, эти объемы быстро увеличивались в 2005-2010 гг. Хотя доля автомобильного трафика значительна и составляет от 30% до 45% в странах ТРАСЕКА, в коридоре преобладают железнодорожные грузовые перевозки.

---

**Институциональные условия рассмотрены в обзорных отчетах по странам:**

[Азербайджан, Армения, Грузия, Казахстан, Кыргызстан, Молдова, Таджикистан, Туркменистан, Узбекистан, Украина](#)

Возможности дорожных администраций в управлении транспортным сектором в разных странах различны. Эффективность автомобильных грузовых перевозок и понимание функции логистики также отличаются от страны к стране, от мирового лидерства в предоставлении полного спектра логистических услуг в автомобильных перевозках на одном конце коридора до отдельных автотранспортных предприятий, предлагающих базовые услуги, в другом.

---

**Вопрос безопасности дорожного движения был проанализирован более подробно в ходе [реализованного при финансировании ЕС проекта ТРАСЕКА «Безопасность и надежность наземного транспорта»](#), и будет далее отслеживаться ЕС в рамках дальнейших проектов технической помощи**

Реализованный в 2009-2011 гг. при финансировании ЕС проект ТРАСЕКА [«Безопасность и надежность наземного транспорта»](#) был направлен на улучшение условий безопасности и надежности на транспорте в соседних с ЕС странах и в Центральной Азии. За эталон были приняты европейские стандарты.

Проект был сосредоточен на укреплении административного потенциала национальных организаций, ответственных за регулирование условий безопасности и охраны на транспорте, а также расширение их знаний и навыков. Проект содействовал также повышению информированности широкой общественности о стандартах безопасности и надежности транспорта и соответствующих правилах. Был разработан и утвержден [План действий](#) по безопасности и надежности дорожного движения на 2012-2016 годы. Мастер-план «LOGMOS» опирается на анализ и рекомендации



настоящего [Плана действий](#), когда речь идет об интерфейсах с логистическими процессами и морскими магистралями.

**Мультимодальные функции и дорожное сообщение с хабами – связи с семью портами ТРАСЕКА в странах Центральной Азии и ЕИСП**

Установленные автомобильные маршруты ТРАСЕКА в странах Центральной Азии и ЕИСП соединяются с семью портами ТРАСЕКА с помощью паромных переправ:

- Актау (Казахстан) и Туркменбаши (Туркменистан) на восточном побережье Каспийского моря;
- Баку (Азербайджан) на его западном побережье (а также новый порт в Аляте, находящийся на этапе строительства);
- Поти и Батуми (Грузия) на восточном побережье Черного моря, а также
- Ильичевск и Одесса (Украина) на его западном побережье.

**Потенциал автомобильных грузоперевозок в рамках коридора ТРАСЕКА**

В рамках [реализованного при финансировании ЕС проекта IDEA](#) (2009-2011 гг.), была разработана Транспортная модель для прогнозирования будущих объемов автомобильных грузоперевозок по основным транспортным коридорам стран ТРАСЕКА.

Общий объем грузовых перевозок по коридорам ТРАСЕКА в 2020 году, согласно прогнозам, составит около 22 млрд т-км. Это эквивалентно 14% от общего объема грузов, перевезенных в странах на территории проекта в 2010 году. Однако достижение этого уровня зависит не только от инфраструктурных улучшений, но и от устранения нематериальных барьеров и применения современных концепций логистики.

Эти улучшения также будут способствовать привлечению транзитных перевозок, которые в настоящее время идут в обход коридора ТРАСЕКА. Транзитные перевозки в настоящее время составляют лишь небольшую долю от общего объема грузоперевозок, осуществляемых на наиболее загруженных участках маршрутов ТРАСЕКА.

### **3.1.6 Внутренние водные пути**

**Цель**

Внутренние водные пути (ВВП) в настоящее время играют незначительную роль в регионе ТРАСЕКА, и не включены в официальную сеть коридора ТРАСЕКА. Тем не менее, важно осознать значение ВВП и целесообразность их расширения на благо ТРАСЕКА, а также выявить препятствия, которые необходимо устранить. Все эти вопросы рассматриваются в данном разделе, образуя базу для раздела 3.4.5, в котором публикуются технические рекомендации для сектора.



---

### Три слоя мастер-плана

Три слоя мастер-плана освещаются следующим образом:

- Инфраструктурный слой: два основных ВВП региона (Днепр и Дунай) страдают в различной степени от сезонной судоходности и устаревших береговых объектов. Кроме того, Днепр испытывает проблемы вследствие плохого обслуживания и нехватки инвестиций для модернизации речного флота. Отсутствие сотрудничества между прибрежными государствами не позволяет осуществить необходимое дноуглубление фарватера Дуная.
- Институционально-правовой слой: в целях повышения значимости ВВП для ТРАСЕКА, необходимо проведение существенных институциональных реформ. В Болгарии и Румынии отмечаются чрезмерно бюрократические подходы и процессы. В Украине ответственные государственные институты должны повышать свою квалификацию, чтобы действовать более активно и эффективно.
- Рыночно-операционный слой: объемы перевозок по внутренним водным путям в настоящее время значительно ниже показателей советских времен. Хотя на Дунае сейчас отмечается некоторый рост трафика, на Днестре продолжается застой. Низкий уровень проникновения на рынок объясняется старением флотов, неразвитостью береговых интермодальных и узловых объектов и политически обусловленными рыночными диспропорциями.

---

### Содержание

Данный раздел описывает ситуацию на каждом из внутренних водных путей по отдельности: сначала на Дунае, потом на Днестре. По каждому ВВП в разделе описаны инфраструктурные условия, техобслуживание, эксплуатация береговых сооружений и судов и ограничения, относящиеся к доле на рынке дальних перевозок, где ВВП имеют неоспоримое стоимостное преимущество.

Эти ограничения обусловлены дефицитом сотрудничества и координации между прибрежными государствами (их 10 в случае Дуная), сокращением производств, традиционно использовавших внутренние водные пути, политикой приватизации, в результате которой не удалось достичь оптимального распределения обязанностей между частным и государственным секторами, а также ориентацией услуг и береговых сооружений на массовые, а не тарные (особенно, контейнерные) грузы.

Подчеркивается важность создания дополнительных интермодальных объектов, а также пунктов и процессов пограничного контроля. Рассматриваются компоненты существующих национальных и транспортных стратегий ЕС в отношении ВВП и финансируемые ЕС проекты, которые могли



бы оказать содействие в плане необходимых улучшений в секторе ВВП.

---

#### *Ссылки*

Подробные материалы, подкрепляющие обзор, приведенный в данном разделе, содержатся в [Приложении 6, часть I](#) (Днепр), и [Приложении 6, часть II](#) (Дунай).

---

#### **Мастер-план опирается на тщательный анализ текущей ситуации и планов в секторе внутренних водных путей**

Дунай и Днепр в настоящее время официально не включены в физическую сеть маршрутов ТРАСЕКА. Однако обе реки имеют международное значение, и представляют собой основу системы внутреннего водного транспорта ТРАСЕКА. Кроме того, Дунай, являющийся коридором TEN-T с октября 2011 года, напрямую связан с морскими магистралями Черного моря.

---

#### **Сектор характеризуется слабой позицией на рынке перевозок**

В силу экономических и политических причин объемы грузоперевозок на Днепре и Дунае сократились в среднем на треть после развала Советского Союза и не смогли восстановиться. Наиболее тяжелые потери имели место на Днепре. Доля внутреннего водного транспорта в общем объеме грузоперевозок ТРАСЕКА очень невелика.

---

#### **Отчет по внутреннему водному пути на Днепре содержится в [Приложении 6, часть I](#), отчет по Дунаю - в [Приложении 6, часть II](#) к настоящему мастер-плану**

С учетом целей настоящего мастер-плана реки Днепр и Дунай были изучены с точки зрения их потенциала для улучшения связей между сетями ТРАСЕКА и TEN-T ЕС, а также повышения конкурентоспособности коридора ТРАСЕКА в отношении:

- Инфраструктурных возможностей;
- Институционально-правовых характеристик;
- Рынков и операционной деятельности и операций.

Эти компоненты представлены для Дуная и Днепра отдельно.

---

#### **Дунай: Инфраструктура**

Дунай является второй по протяженности рекой в Европе, его судоходная длина составляет 2414 км. Дунай играет важную роль в соединении:

- регионов Западной, Центральной и Восточной Европы и между собой, а также с Черным и Северным морями,
- прибрежных стран между собой,
- на национальном уровне - различных районов прибрежных стран.

Дунай пересекает четыре страны ТРАСЕКА: Украину, Молдову, Румынию и Болгарию. Речные порты в этих странах в потенциале способны играть значимую роль в логистических цепочках между регионом ЕПС и Европой.

Часть Дуная, пересекающая страны ТРАСЕКА, соответствует трем различным сегментам со следующими



инфраструктурными характеристиками (Карта 15):

- Дунай – Черноморский канал;
- Морской Дунай;
- Нижний Дунай

### ***Нижний Дунай***

Нижний Дунай представляет собой естественную границу между Румынией и Болгарией. Основными портами на этом участке являются Джурджулешты в Румынии, Русе и Лом в Болгарии. Эта часть реки отличается самыми сложными судоходными условиями.

### ***Морской Дунай***

Морской Дунай является последним участком реки, который начинается от внутренних портов Галац и Брэила до Тулчи в черноморском устье реки в Румынии. Эта часть Дуная характеризуется стабильными условиями судоходства, поэтому вышеупомянутые порты обслуживают как речные, так и морские суда.

### ***Дунай – Черноморский канал***

Канал имеет общую протяженность 64,4 км. Он начинается от Черного моря в порту Констанца, проходя через шлюз Аджиджа. Затем он поворачивает на северо-запад и присоединяется к Дунаю в Чернавода. Канал позволяет сократить расстояние от Черного моря до речных портов Верхнего и Нижнего Дуная приблизительно на 400 км.

### ***Институциональный, правовой и политический контекст***

Основные проблемы, стоящие на пути осуществления глобальной политики в области развития Дуная, включают:

- Необходимость координации усилий на уровне 10 стран, 3 из которых (Сербия, Молдова и Украина) не являются членами ЕС;
- Участие России в Дунайской Комиссии, роль и задачи которой должны быть пересмотрены в соответствии с современными требованиями;
- Существование только одного источника финансирования - ЕС.

### ***Стратегия ЕС для Дунайского региона***

В 2010 году ЕС утвердил [«Стратегию Европейского Союза по Дунайскому региону»](#). Цели этой стратегии состоят в совершенствовании и стабилизации условий судоходства и модернизации речной инфраструктуры. Экономические темы, такие как речной флот и порты, не рассматриваются в рамках этой политики. На сегодняшний день основные достижения связаны с созданием Речной информационной системы (РИС) и экологическими решениями (управление судовыми отходами).

Урегулированию основных проблем на дунайском участке ТРАСЕКА по-прежнему препятствует изменчивая политическая ситуация в Румынии и Болгарии. Изменение политических и социально-экономических приоритетов, дисбаланс между экологическими проблемами и другими



общественными ожиданиями, централизованные бюрократические процессы и невозможность привлечения частного сектора в обеих странах тормозят развитие устойчивого транспортного коридора на Дунае.

***Рынок и операционная деятельность***

Ниже представлены основные тенденции на современном рынке и операционные задачи.

***Модели цепей поставок предъявляют требования к развитию Дуная***

С момента открытия канала Дунай – Черное море 30 лет назад значительные объемы грузов (особенно в расположенные вдоль реки страны Центральной Европы, не имеющие выхода к морю, и обратно) были перенаправлены к Морскому Дунаю в Констанцу. Это привело к снижению функции портов, расположенных в дельте реки (Рени, Измаил), в качестве узлов перевалки грузов с морских судов на речные. Эта тенденция усилилась после распада Советского Союза.

***Индустриальный кризис***

Традиционные отрасли, расположенные в регионе Морского Дуная (сталелитейные заводы, верфи и т.д. в Брэиле и Галаце, рыболовство в дельте) страдают от непрекращающегося кризиса, который по-прежнему влияет на объемы перевалки.

***Слабые связи с экономическими зонами***

И в Румынии, и в Украине прибрежные регионы Морского Дуная расположены не на ключевых экономических маршрутах, вдали от основных промышленных, логистических и торговых центров. Этот недостаток усугубляется плохим наземным транспортным сообщением с внутренними районами страны, особенно в Украине.

***Политика приватизации портов не была связана с экономическими обязательствами***

Несовершенная политика приватизации в Румынии способствовала передаче целого ряда объектов речных портов инвесторам, не налагая на них никаких обязательств, в целях восстановления или увеличения объемов трафика. Однако законы и нормативные акты были доработаны, и приватизационные процессы (в настоящее время более активные в Болгарии) реализуются с опорой на обычную практику компромиссов.

***Непривлекательные тарифные условия***

Жестко централизованная тарифная политика в отношении стивидорных услуг, проводимая до последнего времени украинскими властями, привела к потере ключевых грузопотоков портами Измаил и Рени. Недавнее повышение гибкости тарифной политики породило конкуренцию между обоими портами, которая может привести к закрытию порта Рени.

Необоснованные тарифы, устанавливаемые автотранспортными предприятиями Одесской области, наконец, сподвигли молдаван к открытию своего





собственного порта Джурджулешты и развитию собственных услуг по доставке грузов в Констанцу и Стамбул в обход Украины, что позволяет сэкономить на морских транспортных расходах. Рени потерял возможность обслуживания экспорта молдавских зерновых.

**Большая роль сотрудничества и совместного решения проблем**

Уровень сотрудничества между четырьмя странами ТРАСЕКА, расположенными вдоль Дуная, может быть оценен как низкий (Румыния-Болгария, Румыния-Молдова) или очень низкий (Румыния-Украина). Страны считают друг друга конкурентами. Их сотрудничество в основном, сводится к техническим вопросам обеспечения фарватера. По мнению заинтересованных сторон, совместные проекты под эгидой региональной политики ЕС должны улучшить мониторинг и координацию действий.

**Днепр**

Ниже представлены инфраструктурные, политические, институциональные, рыночные и операционные условия.

**Инфраструктура –  
Навигация**

Самый протяженный и лучший участок Днепра протекает через Украину. Длина судоходного пути из Киева в Херсон, расположенный в устье реки, составляет около 825 км.

Днепр включает шесть последовательно расположенных водохранилищ и пять шлюзов, позволяющих осуществлять навигацию вдоль почти всего бассейна. Гарантированная глубина между Киевом и Херсоном составляет 3,65 метров. Этого достаточно для осадки судов с учетом существующих в настоящее время объемов перевозок. Тем самым упрощается потенциальная навигация между речными портами Днепра и морскими портами Черного и Средиземного морских портов.

Навигационные условия, речная инфраструктура и флот требуют безотлагательного улучшения. По имеющимся данным, степень износа шлюзов составляет 55%. Флот нуждается в обновлении, поскольку уровень износа достигает 89%. Состояние инфраструктуры на Днестре не представляет такого же физического барьера для речного транспорта, как на Дунае.

**Порты**

Основными портами являются Киев, Днепропетровск, Запорожье и Херсон. Порты, в основном, оснащены для обслуживания навалочных грузов. Контейнерных объектов очень мало, они имеют ограниченные погрузочно-складские мощности. Херсон планирует стать основным хабом для обработки контейнеров.

**Институциональный, правовой и политический контекст**

Основные проблемы имеют макроэкономический и институциональный характер, по поводу экологических проблем информации нет. Переход от полностью плановой к рыночной экономике в Украине еще не завершен. Социальные вопросы, связанные с этим процессом, по-прежнему играют серьезную роль в определении приоритетов развития.



---

**Таможенные реформы**

Значительные реформы в транспортном секторе начались совсем недавно с принятием нового Таможенного кодекса и ряда законов, определяющих современные правила управления и эксплуатации морских портов.

---

**Железнодорожная реформа**

Железнодорожная реформа стартовала гораздо более медленными темпами. Речной транспорт на Днестре предлагает альтернативу для перевозки навалочных грузов, и, следовательно, конкурирует с железнодорожными перевозками, осуществляемыми национальной железнодорожной компанией.

---

**Регулирование и управление сектором - отсутствие координации**

Государственный департамент морского и речного транспорта Министерства инфраструктуры Украины является основным регулирующим органом для речного транспорта в Украине.

Украинское правительство осуществило приватизацию речных судоходных компаний и портовых сооружений. Этот процесс не предусматривает продолжение обслуживания судоходных путей и управление рекой.

Хотя государственные органы и учреждения, ответственные за мониторинг реки, остались на месте, они работают в правовом вакууме и выполняют свои обязанности в условиях все большей неорганизованности.

---

**«Укрводшлях»**

Государственное предприятие «Укрводшлях», занимающееся обслуживанием водных путей Украины, отвечает за развитие национальных внутренних водных путей. Его деятельность направлена на создание условий, необходимых для обеспечения безопасной навигации. Это предприятие также несет ответственность за реализацию политики в области транспорта, соблюдение технических требований и требований по охране окружающей среды при эксплуатации водных путей и судоходных шлюзов в Украине.

---

**РИС - Администрация морских портов Украины**

[Речная информационная служба водных путей Украины \(РИС\)](#): РИС, созданная в 2012 году, обслуживает бассейн Днестра от Кизомыса до Вышгорода и Дунайский участок водных путей в Украине. Эта организация является филиалом государственного предприятия «Дельта-Лоцман», которое имеет монополию на все морские и речные лоцманские операции. «Дельта-Лоцман», в свою очередь, является дочерней компанией государственного предприятия «Администрация морских портов Украины» (АГПУ), созданного в 2013 году.



---

**Транспортная стратегия Украины поддерживает развитие внутренних водных путей**

[«Транспортная стратегия Украины до 2020 года»](#) - государственная программа развития внутренних водных путей на период 2014-2021 гг. и финансируемый ЕС проект [«Поддержка интеграции Украины в Трансъевропейскую транспортную сеть TEN-T»](#) определяют пакет системных реформ, включающих:

- Правовые реформы;
- Административные реформы;
- Операционные реформы;
- Инфраструктурные реформы и кадровое обеспечение.

---

**Рынок и операционная деятельность**

Основные выводы в отношении рынка представлены ниже.

---

**Преобладание сыпучих грузов на речном транспорте**

Экономический кризис продолжает сказываться на грузоперевозках по внутренним водным путям. Речной флот в основном используется для транспортировки товаров с невысокой стоимостью: местные строительные материалы, такие как песок (основной товар), щебень, камни, шлак и др. Глобальные тенденции не оказали влияние на модели грузоперевозок на Днестре.

---

**Контейнеризация и перераспределение перевозок между видами транспорта**

Потенциал сектора внутреннего водного транспорта с точки зрения участия в современных логистических цепочках и проектах морских магистралей проектов во многом будет зависеть от его способности обеспечить эффективные условия для перевозки стандартных транспортных единиц.

Потенциальная рыночная ниша для контейнерных перевозок на Днестре связана с региональными грузопотоками в / из крупных промышленных районов Украины.

Соответствующий трафик может в будущем частично перемещаться с автомобильного транспорта на речной в период навигации. По оценке финансируемого ЕС проекта [«Поддержка интеграции Украины в Трансъевропейскую транспортную сеть TEN-T»](#), объемы речных контейнерных перевозок к 2020 году могут достичь 411 800 TEU (188 800 TEU по импорту и 223 000 TEU по экспорту), в основном, через речные порты Днепропетровск и Запорожье.

Потенциальный объем контейнерных перевозок через Киевский речной порт может достичь 347 600 TEU (177 400 TEU вверх по течению и 170 000 TEU вниз по течению), что обеспечит сбалансированную торговлю.

Общий объем контейнеров, перевозимых по реке, в результате может составить 759 400 TEU, в том числе 366 300 TEU вверх и 393 100 TEU вниз по течению, с потенциальным ежегодным ростом на 5-10%, что соответствует глобальной тенденции роста контейнерных перевозок, наблюдавшейся на момент исследования.



---

**Корректировка прогнозов в зависимости от экономических условий**

Однако, по мнению заинтересованных сторон, этот прогноз следует уменьшить на 15-20% из-за продолжающегося экономического кризиса, чтобы получить более надежную основу для планирования инвестиций в обслуживание контейнерных перевозок на Днестре.

---

**Участники рынка Укрречфлот**

Бывшая советская монополия [Укрречфлот](#), в настоящее время являющаяся частной компанией, остается главным речным перевозчиком на Днестре (40% от общего объема грузоперевозок, осуществляемых на реке) и владельцем портовых перевалочных мощностей. Она предлагает широкий спектр транспортных услуг на внутренних водных путях Украины. Кроме того, компания поддерживает судостроительные и судоремонтные предприятия.

На Днестре и Дунае работает ряд других, более мелких, перевозчиков, в том числе, государственная судоходная компания «Украинское Дунайское пароходство».

---

**Промышленная комплексная логистика**

Однако среди крупных промышленных компаний (в том числе, агропромышленных и горнодобывающих компаний, которые также активно пользуются речным транспортом, таких как Нибулон или Ferrhexro) имеет место тенденция развивать свои собственные транспортно-перевалочные возможности (причалы, порты, открытые склады и силосы, баржи, буксиры, суда, хопперы и другие виды вагонов, береговые краны и плавучие перевалочные сооружения и т.д.).

Предложение услуг в целом в настоящее время не соответствуют требованиям пользователей с точки зрения регулярности, маршрутов и концепций доставки, а также предлагаемых графиков движения, безопасности и надежности.

---

**3.1.7 Связи с внутренними районами, мультимодальные и логистические возможности**

---

**Цель**

В данном разделе приводится краткий обзор ситуации в регионе ТРАСЕКА с точки зрения логистики, мультимодальных перевозок и связей между сетью коридора и внутренними районами. Тем самым формируется основа для технических рекомендаций, представленных в разделе 3.4.6.



---

### Три слоя мастер-плана

Три слоя мастер-плана учитываются следующим образом:

- Инфраструктурный: цели создания, технические характеристики и расположение основных логистических центров, которые призваны способствовать развитию логистических цепочек и повышению привлекательности коридора ТРАСЕКА.
- Институционально-правовой: институциональные и правовые условия, необходимые для поддержки инвестиций частного сектора и функционирования логистики и мультимодальных объектов.
- Рыночно-операционный: интеграция стран-членов ТРАСЕКА в мировую экономику, и развитие сектора специализированного логистики, предлагающего услуги мирового класса, которые будут способствовать развитию региональной экономики.

---

### Содержание

Поскольку логистика и мультимодальные объекты мирового уровня пока не существует в регионе, раздел начинается с определения таких объектов (логистических центров и сухих портов) и объяснения их роли в содействии экономической эффективности, диверсификации и развитии цепочек создания добавленной стоимости.

Далее приводится описание моделей собственности, управления и эксплуатации, которые хорошо зарекомендовали себя в Европе и других регионах. В частности, подчеркивается важность а) свободного и равного доступа к логистическим центрам; б) разнообразия услуг и производственных процессов, выходящих за рамки складирования, распределения и перевалки грузов и в) поставщиков услуг 3PL (логистики 3-ей стороны).

Большое значение имеет эксплуатация логистических объектов независимыми частными операторами, в то время как существующие грузовые терминалы в основном находятся в управлении государственных железнодорожных операторов. В связи с этим необходимым условием является существенная институциональная реформа.

Результаты двух реализованных ранее при финансировании ЕС проектов технической помощи были оценены и применяются на практике. Они позволили выявить и проанализировать возможности предлагаемых международных логистических центров в каждой из прямых стран-бенефициаров.



---

**Интермодальные грузовые перевозки предполагают использование интермодальных контейнеров или грузовиков / съемных кузовов (интермодальных транспортных единиц, ИТЕ), с использованием нескольких видов транспорта (железнодорожного, морского, баржевого и автомобильного), без необходимости обработки самого груза при смене видов транспорта**

Логистические центры подключены как минимум, к двум видам транспорта, обычно автомобильному и железнодорожному, хотя другие виды транспорта (воздушный, морской, внутренний водный) также могут быть интегрированы. Такой метод позволяет сократить погрузочно-разгрузочные операции, и, таким образом, повысить сохранность и безопасность, уменьшить убытки и потери, а также обеспечить более быструю доставку грузов. Снижение затрат в интермодальной транспортной цепочке (железнодорожные, речные и морские каботажные перевозки грузов) по сравнению с исключительно автомобильными грузоперевозками является ключевым преимуществом при внутриконтинентальной транспортировке.

Интермодальная транспортная цепочка включает:

- **прямые связи** между определенным терминалом / логистическим центром (пунктом отправления) и другим терминалом / логистическим центром (пунктом назначения) с использованием железнодорожного транспорта, баржевого транспорта или каботажного судоходства, без перевалки грузов,
- **интермодальные терминалы / логистические центры**, где осуществляются операции по погрузке-разгрузке, а также сбору и отправке ИТЕ.

---

**Внутренние интермодальные терминалы должны (частично или полностью) выполнять функции сухих портов, что касается процедур пересечения границ международными грузами, перевозимыми в ИТЕ**

Сухой порт представляет собой «объект общего пользования со статусом государственного органа, оснащенный стационарным оборудованием и предлагающий услуги по перевалке и временному хранению любых видов грузов (в том числе контейнеров), которые перевозятся в режиме таможенного транзита любыми применимыми видами транспорта, помещаются под таможенный контроль и проходят очистку таможней и другими компетентными учреждениями в целях местного использования, складирования, временного допуска, реэкспорта, временного хранения для дальнейшего транзита и непосредственного экспорта» (ЕЭК / ЮНКТАД / ССС).

Таким образом, технические и организационные возможности внутренних терминалов по обслуживанию грузов имеют большое значение, но не менее важным является эффективное и бесперебойное функционирование органов государственной власти с точки зрения международных интермодальных транспортных цепочек.



---

**Логистические операторы, складские помещения и провайдеры дополнительных услуг располагаются на той же территории, что и интермодальные объекты терминала и государственные органы, отвечающие за процедуры пересечения границ**

Такой подход позволяет избежать дополнительных операций по обработке груза и добиться экономии с учетом объемов и возможностей для объединения видов деятельности в области сбора и / или окончательного распределения груза.

Размещение различных логистических операторов рядом с погрузочно-разгрузочными сооружениями терминалов позволяет создать критическую массу для комплектации грузопотоков для железнодорожных и / или речных перевозок, при которых ИТЕ транспортируются в больших количествах (маршрутными поездами или баржами).

В то же время доля транспортировки и обработки ИТЕ сокращается или избегается из-за процедур пересечения границ и других проверок соответствующими органами (размещение на таможенных складах, физические проверки в помещениях операторов и т.д.).

Кроме того, концентрация значительной доли импортных и экспортных грузопотоков на площадке значительно снижает затраты на процедуры пересечения границ и таможенное оформление для государственного сектора.

Такая концентрация также создает привлекательные условия для размещения в логистическом центре поставщиков услуг и специализированных компаний.

---

**Создание эффективных внутренних терминалов / сухих портов / логистических центров представляет собой масштабные проекты в сфере недвижимости, с участием частного и государственного секторов**

Создание внутренних терминалов / логистических центров является, прежде всего, задачей для бизнеса. Однако государственные органы также играют определенную роль в создании **соответствующих рамочных условий** и содействии развитию этого вида логистической инфраструктуры на политическом уровне.

В частности, **участие государства** имеет большое значение для создания и развития таких масштабных инфраструктурных проектов. Так, например, для того, чтобы смягчить давление спекуляции землей вокруг крупных городов, органы государственной власти могут содействовать осуществлению операций по приобретению земельных участков и их освоению для будущих частных логистических операторов.



---

**Свободный и равный доступ к терминалам и нейтральный оператор логистического центра**

Следует отметить обеспечение равного и свободного доступа всех участников рынка к интермодальным объектам (по меньшей мере, к тем, что получили государственное финансирование) в качестве основополагающего принципа успешной деятельности логистического центра.

Оператор погрузочно-разгрузочных мощностей обязан оказывать свои услуги всем на равных условиях, и не должен конкурировать с логистическими операторами, привлекаемыми на данную площадку.

Отдельный объект одной компании (государственной или частной) не квалифицируется как логистический центр в понимании настоящего мастер-плана, даже если он обслуживается двумя видами транспорта.

---

**Международные мультимодальные логистические цепочки на основе интермодальных транспортных единиц зависят от интеграции в глобальную или региональную экономику**

Страны-бенефициары ТРАСЕКА в значительной степени зависят от экспорта сырья и полуфабрикатов, таких как руды, металл и металлические изделия, природный газ, нефть и нефтепродукты, а также зерно, хлопок, растительное масло и другая сельскохозяйственная продукция (см. раздел 3.1.2 «Грузопотоки» и обзорные отчеты по странам). Основная часть импорта (товары повседневного спроса [FMCG], машины, строительные материалы и т.д.) транспортируется в контейнерах и / или на грузовых автомобилях.

Промышленное производство, требующее сложной промышленной логистики, относительно слабо развито и концентрируется на ограниченном числе промышленных объектов (автомобильное производство в Узбекистане и Украине, сборка локомотивов и железнодорожного подвижного состава в Казахстане и Узбекистане и т.д.).

Хотя все большая доля названных выше экспортных грузов в настоящее время перевозится в контейнерах, торговля не сбалансирована и возникает проблема перемещения порожних контейнеров.

---

**Аутсорсинг логистических услуг и распределения потребительских товаров (3PL) находится на начальной стадии развития. Спрос растет**

Только в некоторых странах (Казахстан, Украина) международные и / или национальные розничные сети, требующие аутсорсинга логистических операций (3PL), имеют значительную долю на розничном рынке.

Некоторые крупные промышленные предприятия (например, предприятия автомобильной промышленности в Украине) начали пользоваться услугами специализированных логистических компаний.

В последние годы наблюдается растущий спрос на высококачественные услуги 3PL, склады А-класса и т.д.





---

***Большинство интермодальных внутренних терминалов остаются в управлении государственных железных дорог или аффилированных компаний***

Железнодорожные компании (или их специализированные дочерние компании) непосредственно являются операторами терминалов, во многих случаях они несут ответственность за последующую погрузку и доставку контейнеров автомобильным транспортом.

Вопросы, которые еще предстоит решить, включают:

- недискриминационный доступ к терминалам;
- железнодорожный доступ для всех лицензированных железнодорожных предприятий;
- автомобильный доступ для всех операторов;
- прозрачность распределения мощностей и ценообразования.

---

***Инфраструктура большинства внутренних железнодорожных контейнерных терминалов требует модернизации***

Существующие железнодорожные контейнерные терминалы в основном предназначены исключительно для обработки контейнеров и не имеют площадей для логистики и услуг с добавленной стоимостью. Некоторые из них предлагают услуги по таможенному оформлению и таможенному агентскому сопровождению, но с ограниченным пространством для складирования.

Железнодорожные терминалы, как правило, имеют небольшие размеры, исторически располагаются недалеко от городских центров, не имеют современного погрузочно-разгрузочного оборудования, характеризуются небольшим объемом складских площадей и ограниченным пространством для расширения.

Большинство из них не соответствуют требованиям эффективной эксплуатации контейнерных поездов.



---

**Государственные инвестиции в создание внутренних терминалов имели относительно небольшие объемы**

Государственные инвестиции в прошлом направлялись, главным образом, на восстановление и модернизацию аэропортов, железнодорожных линий и дорожной инфраструктуры (см. обзор Автодорожного сектора в [Приложении 5](#) и Железнодорожного сектора в [Приложении 4](#) к настоящему мастер-плану.)

Значительный объем инвестиций планируется направить на развитие интермодальных объектов в недавно открытом пункте пересечения границы в Хоргосе, Казахстан (граница с Китаем), в связи с растущим потоком контейнерных грузов из Китая, следующих транзитом в Россию и Европу) и логистического центра «Ангрен» в Узбекистане в связи с грузопотоками в / из Ферганской долины).

Несколько частных логистических операторов успешно создали собственные терминалы и складские помещения, включая железнодорожный доступ к ним, с возможностью обрабатывать железнодорожные контейнеры и другие железнодорожные грузы (в Алматы и Астане, Казахстан, АПАВЕН в Армении).



**В рамках двух реализованных при финансировании ЕС проектов ТРАСЕКА было подготовлено 11 технико-экономических обоснований**

**Соответствующие проекты были включены в проект «LOGMOS» в качестве пилотных проектов**

Были подготовлены технико-экономические обоснования для следующих международных логистических центров (МЛЦ):

- МЛЦ в Международном аэропорту «Звартноц», Ереван, Армения;
- МЛЦ в новом Бакинском международном торговом порту в Аляте, Азербайджан;
- МЛЦ на площадке ТАМ/Вели, Тбилиси, Грузия;
- МЛЦ «Актау», Актау, Казахстан;
- МЛЦ «Ош», Ош, Кыргызстан;
- МЛЦ в Свободном международном аэропорту «Маркулешты», Маркулешты, Молдова;
- МЛЦ «Нижний Пяндж», Нижний Пяндж, Таджикистан;
- МЛЦ «Туркменбаши», Туркменбаши, Туркменистан;
- МЛЦ в Коммерческом парке аэропорта «Борисполь», Киев, Украина;
- МЛЦ в Сухом порту «Евротерминал», Одесса, Украина;
- МЛЦ в аэропорту Навои, Навои, Узбекистан.

Описанная выше концепция нова для большинства стран региона ТРАСЕКА, и большая часть этих проектов все еще находится на начальной стадии развития.

Поддержка логистических центров, соответствующих приведенным выше характеристикам, требует повышения осведомленности в государственном секторе, где новые внутренние терминалы для обработки контейнеров воспринимаются как прерогатива деятельности частного сектора, без необходимости государственной поддержки, либо как задача, выполняемая (государственными) железнодорожными компаниями.

Процесс подготовки к реализации является сложным, а принятие решений на нескольких уровнях занимает больше времени по сравнению с государственными инвестиционными железно- или автодорожными проектами, связанными лишь с одним видом транспорта.

Полный обзор предлагаемых международных логистических центров и статус их реализации представлен в описаниях пилотных проектов<sup>9</sup>.

<sup>9</sup> С описаниями пилотных проектов по странам можно ознакомиться, пройдя по следующим ссылкам: [Азербайджан](#), [Армения](#), [Грузия](#), [Казахстан](#), [Кыргызстан](#), [Молдова](#), [Таджикистан](#), [Туркменистан](#), [Узбекистан](#), [Украина](#)



---

***Некоторые страны  
ТРАСЕКА включили  
предложенные  
проекты в  
национальные  
транспортные  
стратегии***

Армения решила включить предложенный проект МЛЦ в Международном аэропорту «Звартноц» в перечень приоритетных проектов правительства.

Министерство экономики и устойчивого развития Грузии продолжает усилия по реализации проекта на площадке TAM / Вели в Тбилиси.

Молдова включила предлагаемый проект ЛЦ в Свободном международном аэропорту «Маркулешты» в состав интермодальных центров, которые будут развиваться в рамках Национальной транспортно-логистической стратегии.

Большинство предлагаемых проектов включены в проект межправительственного соглашения «О сухих портах» ЭСКАТО ООН и будут развиваться в качестве будущих сухих портов (Карта 14).



### Врезка 9: Логистические платформы и задачи ТРАСЕКА

Эпоха глобализации обусловила ряд структурных изменений, которые влияют на логистическую отрасль. В структуру мировой торговли были вовлечены новые глобальные игроки, такие как Китай и Турция. В целях торговой интеграции и эффективной работы транспортных сетей необходимо создание мультимодальной инфраструктуры.

Более 80% мировой внешней торговли включает морские перевозки. Порты и логистические платформы сыграли решающую роль в ответе на вызовы растущего спроса. Надежное сообщение с внутренними районами все чаще требует интеграции между морским, автомобильным и железнодорожным транспортом.

Соответственно, изменилось само понятие логистики. Логистика в настоящее время является ключевым фактором промышленной и коммерческой конкурентоспособности страны или региона. Интегрированная логистика, т.е. синхронизация нескольких процессов в цепочке поставок, требует синергии действий и обмена информацией в транспортировке, переработке и производстве сквозь время и пространство. В этом отношении логистические платформы сыграли важную роль для обеспечения конкурентоспособного производства, а также сокращения транспортных расходов и негативных внешних факторов.

Согласно определению Европейской ассоциации «грузовых деревень» – Европлатформы – логистическая платформа является **«определенной территорией, внутри которой различными операторами осуществляются все операции, связанные с транспортировкой, логистикой и распределением товаров как для национального, так и для международного транзита. Она находится в управлении одной организации, государственной или частной, и оснащена всеми общественными объектами для выполнения вышеупомянутых операций».**

Это предполагает создание специализированного центра с наличием инфраструктуры и услуг, необходимых для осуществления мультимодальных перевозок и дополнительных услуг, где различные или даже конкурирующие участники рынка координируют свою деятельность и извлекают выгоду из значительной экономии. Важно различать различные формы таких центров, в частности:

**1. Униmodalные распределительные центры** - включают инфраструктурные объекты, работающие как складские комплексы, в основном, наиболее пригодны для управления потоками продукции и соответствующими запасами. Эти объекты являются, в первую очередь, униmodalными и, как правило, ориентированы на автомобильный транспорт.

**2. Логистические зоны / парки** – предполагают выполнение более сложных операций, с консолидацией запасов и распределением товаров на местном и региональном уровне. Такие площадки обслуживаются, по меньшей мере, двумя видами транспорта. Типичными примерами являются авиационные или морские грузовые центры.

**3. Мультимодальные платформы** – включают пункты консолидации и распределения грузов с их перевалкой между различными видами транспорта. Такие инфраструктурные объекты также называются хабами и обычно связаны с портами и международными маршрутами. Их узловая функция включает связанные с транспортировкой операции, а также распределение в национальном и международном масштабе. Они, как правило, находятся в управлении нейтрального оператора и привлекают на свою территорию различных арендаторов, занимающихся дистрибуцией, производством и сборкой.

Успешная реализация логистической платформы зависит от определенного набора условий, включая поддержку государственного сектора, а именно:

- Удобное сообщение с внутренними районами;
- Высокий спрос, с точки зрения емкости рынка и видов продукции;
- Хорошо структурированные финансовые механизмы, обеспечивающие доступ к капиталу для развития, и справедливое распределение рисков;
- Услуги, которые соответствуют потребностям местной экономики с учетом вертикальной интеграции, транспортировки, погрузки-разгрузки, хранения и логистических услуг высокого уровня;
- Поддержка и участие государственного сектора.



### 3.2 Всеобъемлющая и основная сети ТРАСЕКА и коридор ТРАСЕКА

Изложенное в мастер-плане видение надлежащей интеграции региона ТРАСЕКА в сети ТЕН-Т следует логике определения основной и всеобъемлющей сети ЕС с учетом региональных особенностей.

Коридор ТРАСЕКА состоит из утвержденных маршрутов, которые формируют межгосударственную систему транспортировки, определенную на основе официальных соглашений между странами, подписавшими ОМС. Эта система развивалась на протяжении всей истории ТРАСЕКА. На Карте 1 показаны существующие маршруты ТРАСЕКА. Таким образом, для целей мастер-плана установленные и утвержденные маршруты ТРАСЕКА считаются основной сетью, с акцентом на основных узлах экономической деятельности, значимых для региона ТРАСЕКА.

Однако в среднесрочной перспективе странам ТРАСЕКА рекомендуется начать процесс пересмотра коридора в целях повышения его возможностей в плане подключения основных узлов на направлении Восток-Запад путем определения основной сети. Такой пересмотр должен учитывать существующие процессы определения стратегических коридоров, пересекающихся с ТРАСЕКА: транспортные процессы Восточного партнерства в регионе ЕИСП, процессы ЭСКАТО ООН и АБР ЦАРЭС на Кавказе и в Центральной Азии.

С точки зрения бесперебойного функционирования морских магистралей и логистических процессов в настоящем мастер-плане проводится различие между основной сетью, которая будет завершена к 2030 году, и питающей ее всеобъемлющей сети со сроком готовности к 2050 году. Сроки хотя и жесткие, но они совпадают с собственным графиком ЕС по созданию основной и всеобъемлющей сетей. Оба слоя являются мультимодальными и включают логистические платформы.

Цель **основной сети** в регионе ТРАСЕКА сходна с целью внутренней основной сети ЕС: выделение самых важных линий сообщения и узлов в целях обеспечения взаимосвязей в регионе и интеграции в ТЕН-Т.

В силу политических факторов **всеобъемлющая сеть** не входит в спектр задач данного мастер-плана. Всеобъемлющая сеть может включать любые компоненты транспортных сетей стран-участниц ТРАСЕКА, потенциально способные направлять грузопотоки на маршруты ТРАСЕКА в долгосрочной перспективе.

---

#### **Рассмотрение основной сети в регионе ТРАСЕКА:**

Мастер-план «LOGMOS» предоставляет основу для развития основной транспортной сети региона ТРАСЕКА, и связывая ее с Трансъвропейской транспортной сетью (ТЕН-Т) в целях содействия развитию торговли и экономическому росту на направлении Восток-Запад.

---

#### **Существующий маршрут ТРАСЕКА**

Это видение основано на достижениях стран-участниц ТРАСЕКА в определении маршрутов коридора, портов и терминалов, расположенных вдоль утвержденного маршрута ТРАСЕКА.



---

***Пилотные проекты  
«LOGMOS» в области  
морских магистралей  
и отдельные  
логистические  
проекты***

---

Включение морских магистралей в основную сеть ТРАСЕКА повышает надежность и экологичность коридора.

---

***ТИФ ТРАСЕКА***

Мастер-план принимает во внимание усилия стран по стимулированию инвестиций в физическую инфраструктуру в коридоре ТРАСЕКА, особенно в отношении инвестиционных проектов, представленных на Инвестиционных форумах ТРАСЕКА, организуемых при поддержке финансируемого ЕС проекта «Транспортный диалог и взаимодействие сетей» (IDEA).

Информация о ходе реализации, отражающая состояние основной сети региона ТРАСЕКА, представлена на Карте 9.

---

***Транспортные  
инициативы  
Восточного  
партнерства (ВП)***

***На картах 10-13  
представлены сети  
автомобильных и  
железных дорог ВП,  
одобренные на  
техническом и  
политическом уровнях***

Большое внимание уделяется инициативам ВП в области транспорта для Украины, Молдовы, Армении, Азербайджана и Грузии, а также определенным маршрутам, связям и узлам в рамках этих инициатив для стран, непосредственно граничащих с ЕС по суше или по морю.

---

***Основная сеть –  
основные связи и узлы***

Таким образом, основная сеть представляет стратегические узлы и связи в регионе, и базируется на утвержденных маршрутах ТРАСЕКА (Иллюстрация 4).

Проекты, содействующие развитию основной сети, будут финансироваться в основном за счет заинтересованных сторон ТРАСЕКА, с возможным вкладом МФУ и двусторонних финансирующих учреждений, заинтересованных в их региональном значении. Цель состоит в том, чтобы постепенно повышать конкурентоспособность ТРАСЕКА, не только способствуя интеграции стран-участниц с TEN-T, но и делая коридор все более жизнеспособным в качестве маршрута для глобальных цепочек поставок между ЕС, ТРАСЕКА, КНР и другими регионами.



---

***Поскольку мастер-план фокусируется на коридоре ТРАСЕКА, другие маршруты и связи, существующие или создаваемые вновь, формируют всеобъемлющую сеть с точки зрения ТРАСЕКА***

---

Любые коридоры и маршруты в странах ТРАСЕКА могут быть включены во всеобъемлющую сеть, если они являются питающими для основной сети на региональном или национальном уровне (Иллюстрация 5).

---

***Требования к основной сети - окружающая среда и параметры***

---

Страны ТРАСЕКА имеют различный социальный, экономический и политический бэкграунд. Масштабы их транспортных сетей и экономик нецелесообразно сравнивать напрямую. Страны разделены национальными границами и имеют различные таможенные режимы. Восемь стран ТРАСЕКА не имеют выхода к морю. Следовательно, было бы неразумно применять количественные критерии к определению основных сетей, как для стран общего рынка ЕС.

---

***Определение основной сети основано на опыте ЕС и отвечает текущим процессам развития ТРАСЕКА***

---

Видение основной сети сложилось в ходе широких консультаций с заинтересованными сторонами ТРАСЕКА и ЕС. Его можно сформулировать следующим образом:

- Связь основных социальных и экономических центров и перевалочных пунктов стран ТРАСЕКА и ЕС.
- Создание ключевых объектов инфраструктуры и поддержка «мягких» мер, обеспечивающих основу для развития региона ТРАСЕКА.
- Создание конкурентного транспортного коридора Восток-Запад для продвижения товарных потоков между странами ТРАСЕКА; между странами ТРАСЕКА и другими странами за пределами региона и между внешними торговыми партнерами с использованием ТРАСЕКА в качестве транзитного маршрута.





---

**Проверка элементов  
на техническом уровне  
– узел или связующее  
звено**

Следуя эталонной модели ЕС, основная сеть рассматривалась с учетом технических, политических и правовых параметров ТРАСЕКА.

На техническом уровне элементы сети представляют собой узлы либо связующие звенья маршрута ТРАСЕКА:

- Основные узлы, отвечающие определенным статистическим критериям с точки зрения международных перевозок, могут располагаться в столицах или других важных социально-экономических центрах, являться крупными портами, аэропортами, хабами или международными шлюзами пересечения границы.
- Сообщение между этими узлами по железной дороге, внутренним водным путям и автомобильным дорогам (как существующие, так и недостающие звенья).
- Участки с основными транспортными потоками или обеспечивающие доступ к странам, не имеющим выхода к морю, инфраструктура которых нуждается в модернизации или новом строительстве в целях устранения узких мест.

Для принятия целенаправленных мер необходимо учитывать политические критерии.

---

**Качественные  
параметры для  
определения  
компонентов основной  
сети**

Существуют качественные политические и правовые требования, которые также отражены в пилотных проектах «LOGMOS», отобранных с помощью мультикритериального анализа (MCA), описанного в разделе 3.3 настоящего документа. Их можно сформулировать следующим образом:

- Политическая поддержка и право собственности, обеспечивающее четкие стимулы для постоянного поддержания и улучшения основной сети.
- Содействие региональной интеграции ТРАСЕКА, укрепление международных связей.
- Технические требования (для элементов инфраструктуры), такие как привязка к морским магистралям и соответствие мультимодальным логистическим концепциям, повышение безопасности или обеспечение взаимодействия между различными видами транспорта.
- Потенциал содействия перераспределению перевозок с автомобильного на другие виды транспорта, прочие благоприятные эффекты для окружающей среды.

Эти требования могут быть применены к сетевому элементу комплексно.



---

**Элементы основной сети мастер-плана:**

*существующие маршруты ТРАСЕКА*

Существующие и утвержденные железнодорожные, автомобильные маршруты ТРАСЕКА, а также морские пути и порты, как показано на [Карте ТРАСЕКА на 2011 год](#), являются основой **региональной сети** и представляют собой транспортные элементы, требующие **активной поддержки** стран.

---

*... маршруты ВП на оси Восток-Запад*

Продолжающийся процесс Транспортной панели ВП в области политики в конкретных секторах направлен на определение региональной транспортной сети с привязкой к ТЕН-Т и выявление приоритетных взаимосвязей с точки зрения соответствующих узлов и маршрутов в странах ЕПС.

Многие из этих проектов расположены в коридоре ТРАСЕКА, но еще не включены в него. Однако они являются значимыми для перевозок по оси Восток-Запад и рассматриваются как часть основной сети ТРАСЕКА. Транспортные связи, включенные в карты ВП в более широком контексте «Север-Юг», считаются компонентами всеобъемлющей сети, питающей коридор ТРАСЕКА (например, маршруты в Армении).

Кроме того, некоторые маршруты в Молдове, Армении или в Азербайджане, которые были изображены на картах Транспортной панели ВП или на карте существующих маршрутов ТРАСЕКА, на данный момент не функционируют по политическим причинам (см. более подробную информацию в разделе 3.5 мастер-плана). Тем не менее, они считаются жизненно важными для регионального развития, и их восстановление к 2030 году представляется необходимым для совершенствования функционирования коридора ТРАСЕКА.

---

**Международные пограничные переходы:**

Основные международные пограничные переходы для морского и наземного транспорта можно разделить на три категории:

- ТРАСЕКА - ТРАСЕКА, в том числе ТРАСЕКА - ЕС ТРАСЕКА;
- ТРАСЕКА - ЕС;
- ТРАСЕКА - третьи страны.

---

*...ТРАСЕКА – ТРАСЕКА...*

Основная сеть включает пограничные переходы ТРАСЕКА – ТРАСЕКА с перспективой их модернизации для обеспечения бесперебойного прохождения грузопотоков.

---

*...ТРАСЕКА – ЕС и ...*

Пограничные переходы ТРАСЕКА - ЕС включены в сеть в соответствии с результатами Транспортной панели ВП, в целях обеспечения целенаправленного улучшения к 2030 году транспортных маршрутов, ведущих в ЕС.



---

**ТРАСЕКА – Дальний  
Восток**

В целях привлечения грузопотоков извне ТРАСЕКА и ЕС основная сеть включает также крупные международные пункты пересечения границ на оси Восток-Запад.

---

**Включение пунктов  
пропуска на оси Север-Юг  
во всеобъемлющую сеть**

Пограничные пункты на северной и южной границах региона ТРАСЕКА выходят за рамки задач настоящего мастер-плана. Однако эти узлы имеют значение для всеобъемлющей сети.

---

**Проекты «LOGMOS»:**

Терминалы, промышленные центры и логистические узлы являются важнейшими элементами мастер-плана при поддержке ТРАСЕКА. Маршруты между этими узлами связывают основные социальные и экономические центры и шлюзы (порты, аэропорты и наземные транспортные пути) и позволяют сократить экономические расстояния между ними с использованием морских магистралей или логистических цепей.

---

**Столичные города**

Такие узлы представлены на транспортных картах ТРАСЕКА и ВП технического уровня. Столицы включены в основную сеть стран ТРАСЕКА. Это относится и к логистическим центрам во всех столицах коридора ТРАСЕКА, включая внутриконтинентальные страны (Ереван, Ташкент, Бишкек, Кишинев и Душанбе). Столичные города Киев и Астана имеют значимость для ТРАСЕКА в качестве основных центров потребления и производства.

---

**Международные  
логистические центры**

**Основные  
интермодальные узлы  
для привлечения и  
обслуживания  
международных  
перевозок**

Крупные международные проекты логистических центров в Западной и Центральноазиатской частях ТРАСЕКА уже расположены в существующей сети ТРАСЕКА. Они служат в качестве основных хабов для распространения или перевалки грузов, имея высокий потенциал содействия международной торговле. Такие центры в Одессе, Тбилиси, Баку, Актау, Туркменбаши или Оше включены в основную сеть.

---

**Четыре отобранных  
проекта логистических  
центров во  
внутриконтинентальных  
странах содействуют  
раскрытию торгового  
потенциала в будущем**

Четыре логистических центра, определенные, главным образом, в не имеющих выхода к морю странах (Маркулешты в Молдове, Навои в Узбекистане, Ош в Кыргызстане, Нижний Пяндж в Таджикистане) по объемам их предполагаемых операций не могут рассматриваться как международные мультимодальные логистические центры. Тем не менее, в будущем эти центры могут сыграть свою роль в раскрытии рыночного потенциала этих стран и повышении привлекательности логистической инфраструктуры. Поэтому они должны поддерживаться программой ТРАСЕКА.



*Для стран, не участвующих в ВП, инициативы ЭСКАТО ООН и ЦАРЭС определяют условия развития сухих портов на направлении Восток-Запад, содействуя развитию сети ТРАСЕКА*

*Карта 14 показывает расположение сухих портов ЭСКАТО ООН*

Развитие узловой функции столиц и крупных промышленных кластеров этих стран поддерживается национальными или международными инициативами. Такие программы как АБР ЦАРЭС или инициатива ЭСКАТО ООН по развитию сухих портов в соответствии с межправительственным соглашением (более подробная информация приведена в проекте [Приложения 7: Выводы и результаты: связи с внутренними районами, мультимодальные и логистические возможности](#)) учтены в мастер-плане «LOGMOS». Транспортные узлы, включенные в соглашение о сухих портах и расположенные на маршрутах Восток-Запад, уже свидетельствуют о готовности стран к устранению соответствующих узких мест.

**Морские магистрали (морские пути и маршрутные поезда)**

Проекты морских магистралей, определенные для Черного и Каспийского морей, располагаются в сети ТРАСЕКА, соединяют основные порты и хабы и являются важнейшими элементами основной сети. Сюда же относятся услуги маршрутных поездов «Silk Wind» и Баку - Тбилиси - Потти.

**Внутренние водные пути**

Внутренние водные пути ТРАСЕКА, в основном реки Дунай и Днепр, включены в основную сеть.

**Проекты ТИФ**

Проекты для представления в рамках Инвестиционного форума ТРАСЕКА были отобраны странами в качестве инициатив, способствующих обеспечению связности сети ТРАСЕКА. Эти проекты также рассматриваются как элементы основной сети. Некоторые из них идентичны пилотным проектам «LOGMOS».

**Усовершенствование основной сети рассматривается на инфраструктурном, рыночном и институциональном уровне**

Развитие основной сети ТРАСЕКА требует учета всех трех взаимосвязанных аспектов, которые рассматриваются в данном мастер-плане:

- Инфраструктура и физическая сеть;
- Рынок и операции;
- Институционально-правовой уровень.

Они охватывают все особенности нынешней ситуации в транспортном секторе в регионе ТРАСЕКА, а также глобальные тенденции по созданию эффективных международных цепочек поставок.



### 3.3 Отбор проектов для мастер-плана

**Пилотные проекты «LOGMOS» были выбраны в рамках технической помощи ЕС в целях содействия развитию согласованной сети ТРАСЕКА**

**Карта 8 показывает местоположение пилотных проектов «LOGMOS»**

Настоящий мастер-план основан на достижениях и предложениях по развитию логистики, полученных в рамках финансируемых ЕС проектов технической помощи 2009-2014 гг.:

- Международные центры логистики для Западных стран СНГ и Кавказа.
- Международные логистические центры в Центральной Азии.
- Морские магистрали в Черном и Каспийском морях.
- Транспортный диалог и взаимодействие между ЕС, соседними странами и странами Центральной Азии.
- Логистические процессы и морские магистрали II.

Эти предложения и пилотные проекты были определены в результате тесного сотрудничества с бенефициарами и заинтересованными сторонами проекта.

**По своей природе пилотные проекты, отобранные для мастер-плана, затрагивают инфраструктурный, институционально-правовой и рыночный слои**

Пилотные проекты, определенные в целях улучшения и морских магистралей и логистических связей в ТРАСЕКА, находятся в центре внимания настоящего мастер-плана, поскольку они затрагивают все его аспекты, а именно:

- Институционально-правовой;
- Инфраструктурно-сетевой;
- Рыночно-операционный.

Проекты различаются по своим масштабам и характеру, так как улучшение функционирования и привлекательность коридора ТРАСЕКА зависит от комбинации взаимосвязанных областей применения.

Проекты, представленные в рамках Инвестиционного форума ТРАСЕКА, были должным образом проанализированы с точки зрения их значимости для слоев мастер-плана.

**Проекты были оценены с использованием мультикритериального анализа (МКА), чтобы продемонстрировать их значимость для мастер-плана**

МСА способствовал внесению объективности и прозрачности в процесс отбора проектов, определив критерии отбора, весовые значения, отражающие их важность и оценив каждый проект с точки зрения каждого критерия.

Поскольку мастер-план охватывает как морские и сухопутные транспортные сети в регионе ТРАСЕКА, для анализа используются как универсальные, так и специфические критерии, позволяющие выбрать проекты и оценить их влияние на развитие логистики.



---

***В ходе консультаций с заинтересованными сторонами был определен набор основных критериев для описания значения проекта для улучшения функционирования сети***

Содержание матрицы МСА было разработано и адаптировано совместно с заинтересованными сторонами коридора ТРАСЕКА с учетом следующих факторов:

- передового опыта ЕС в определении сетей и их развития;
- методики МСА, применимой для определения проектов морских магистралей и международных логистических центров;
- взаимосвязанности морских магистралей и процессов логистики.

По итогам консультаций были определены следующие факторы, имеющие решающее значение при запуске и продвижении инициатив в области развития морских перевозок и логистики в регионе ТРАСЕКА.

---

***Были взвешены основные критерии и их соответствующие субкомпоненты - оценки соответствуют международной практике и местным условиям ТРАСЕКА***

***Матрица МСА и полученные результаты представлены в [Приложении 8](#)***

Анализ был проведен на макро- и микроуровне, с применением подгрупп критериев и отдельных параметров в рамках основных влияющих на принятие решения пяти групп факторов, перечисленных ниже и рассмотренных в последующих разделах:

- Политика и политическая поддержка.
- Региональная интеграция.
- Техническая осуществимость параметров.
- Экономическая эффективность.
- Воздействие на окружающую среду.

Макроанализ дает возможность оценить значимость проекта с точки зрения интеграции в TEN-T и коридор ТРАСЕКА.

Микроанализ позволяет более подробно рассмотреть специфические характеристики каждого проекта и оценить их значение для основной сети ТРАСЕКА.



---

**Политика и**

**политическая поддержка:**

**Сопричастность**

**Частный сектор**

**Конкуренция**

**Взаимные интересы  
стран**

**Приоритетность для  
сети ТРАСЕКА**

**Подключение к мировой  
торговле**

**Связь с политикой ЕС**

**Морские магистрали и  
логистические узлы**

Согласование с заявленными целям политики ЕС и ТРАСЕКА в области транспорта, а также степень поддержки и сопричастности уже очевидны и являются факторами, которые необходимо учитывать при оценке жизнеспособности проекта.

Значимость проекта на стратегическом уровне зависит от таких факторов, как высокая степень сопричастности, участие частного сектора в целях обеспечения конкуренции, поддержка или заинтересованность ряда стран, а также местоположение проекта в сети ТРАСЕКА, обеспечение сообщения между основными промышленными узлами или возможность участвовать в цепочках поставок.

Проекты также должны соответствовать критериям морских магистралей или определению международных логистических центров, принятым на уровне ЕС.

---

**Региональная  
интеграция:**

**Улучшение  
существующей сети**

**Трансграничная  
кооперация**

**Значимость для  
внутриконтинентальных  
стран**

Эта группа рассматривает местоположение проектов и то, в какой мере они будут способствовать укреплению интермодальных и международных связей.

С этой целью каждый проект оценивается с точки зрения потенциального улучшения существующего функционирования или транспортных связей, охвата основных транспортных узлов и хабов, а также устранения узких мест.

Контекст региональной интеграции рассмотрен путем оценки включения каждого проекта в схемы приграничного сотрудничества, взаимодействия между сетями и его вклад в обеспечение надлежащего доступа к сетям.

Для региона ТРАСЕКА чрезвычайно важно оказывать содействие реализации проектов, которые улучшают доступ к рынку для не имеющих выхода к морю стран.

---

**Характеристики  
технической  
осуществимости:**

Эта группа критериев включает меры по развитию транспортно-логистических технологий, в том числе информационных технологий, обеспечивающих, в первую очередь, взаимодействие между видами транспорта, странами и учреждениями.



**Включение морских путей и морских перевозок, логистических услуг**

Высокие баллы набрали проекты, способствующие инновациям, улучшению или поддержанию инфраструктуры, а также интеграции различных видов транспорта. Проекты, предполагающие сочетание морских путей, внутренних водных путей и крупных логистических центров, особенно важны, так как они соответствуют принципу формирования основной сети.

**Упрощение процедур торговли и устранение искусственных барьеров**

Мастер-план поддерживает меры по упрощению процедур торговли, направленные на устранение искусственных барьеров и продвижение инновационных и прозрачных решений в сфере ИКТ, способствуя тем самым повышению эффективности, безопасности и надежности коридора.

**Готовность и зрелость**

Не все проекты предполагают новое строительство. ТРАСЕКА рекомендует брать за основу существующие проекты, нуждающиеся в инвестициях для повышения их эффективности. Таким образом, высокие баллы могут быть присуждены проектам, предполагающим улучшение качества морских, портовых и интермодальных услуг; укрепление транспортных связей с внутренними районами, а также развитие эффективных партнерских отношений с участием нескольких заинтересованных сторон.

---

**Экономическая целесообразность**

Проекты отличаются в зависимости от их ожидаемого влияния на стоимость перевозок, доходности и региональных перспектив развития.

В соответствии с этим критерием предпочтение отдается проектам, для которых формальный анализ затрат и выгод и / или бизнес-планы предсказывают высокую отдачу; качественный анализ предполагает значительные социальные преимущества (например, в форме регионального развития), а также те, в отношении которых частные инвесторы уже подтвердили свое участие или проявляют интерес.

---

**Экологический аспект**

Принимаются во внимание любые конкретные экологические последствия реализации проекта. Они могут быть связаны с перераспределением грузопотоков на другие виды транспорта и последующим снижением выбросов CO<sub>2</sub> и других вредных веществ.

---

**Проекты, набравшие не менее 75%, имеют жизненно важное значение для развития ТРАСЕКА – все проекты «LOGMOS» отвечают этому критерию**

Мастер-план направлен на продвижение проектов, которые в целом набрали не менее 75%. Это минимальное количество баллов, необходимое для подтверждения того, что предложенная инициатива соответствует руководящим принципам мастер-плана.

Все пилотные проекты «LOGMOS» выполняют эти требования.





---

**Для пилотных проектов были разработаны планы действий, в частности, направленные на повышение оценки проектов и, следовательно, увеличение их вклада в обеспечение связности сети и ее рыночной привлекательности**

Пилотные проекты подкреплены динамическими планами действий, направленными на повышение вклада проекта в реализацию правового, операционного и инфраструктурного слоев мастер-плана.

План действий учитывает соответствующие рекомендации в соответствии с критерием значимости проекта по определению МСА. Такой подход позволяет не только отбирать проекты, соответствующие условиям мастер-плана, но и осуществлять мониторинг их реализации.

---

**На сегодняшний день перечень отобранных проектов не является окончательным, для развития мастер-плана могут быть определены новые инициативы, соответствующие критериям МСА**

Определенные в настоящее время проекты охватывают всю основную сеть ТРАСЕКА и могут быть условно разделены на три зоны:

- Проект «Silk Wind», соединяющий Азию с Европой через Каспийское море и Турцию, который не только обеспечивает жизненно важное прямое наземное сообщение между Европой и Китаем, но и способствует подключению фидерных маршрутов из других, не имеющих выхода к морю, стран Центральной Азии к маршруту «Silk Wind». Кроме того, качество сервиса «Silk Wind» зависит от надлежащего функционирования транскаспийского морского пути и эффективной работы логистических узлов в Казахстане, Туркменистане и Азербайджане.
- Кавказский участок покрывается сервисом маршрутных поездов Баку-Поти-Батуми, который, в сочетании с развитием инфраструктуры логистических узлов в Аляте, Тбилиси и Ереване, позволит обеспечить надежное связующее звено для цепочек поставок на маршруте ТРАСЕКА.
- Для черноморских стран наиболее важные шаги включают развитие морских магистралей, улучшение транзитного потенциала (устранение существующих организационных барьеров) и поиск новых транспортных путей (морских и внутренних водных).

Перечень проектов не является окончательным. Новые инициативы по поддержке стратегической реализации мастер-плана могут быть определены и разработаны странами ТРАСЕКА с помощью матрицы МСА.



### 3.4 Технические рекомендации

---

**Мастер-план  
опирается на  
углубленный анализ  
коридора**

Технические рекомендации представлены в рамках тематических вопросов, рассматриваемых мастер-планом:

- Институционально-правовые барьеры на транспорте и в международной торговле;
- Морские магистрали, железнодорожные паромы и морские пути;
- Железнодорожный сектор;
- Дорожный сектор;
- Внутренние водные пути;
- Связи с внутренними районами, мультимодальные и логистические возможности.

---

**Государства имеют  
различные и часто  
конкурирующие  
интересы, но  
сотрудничество  
может принести  
пользу всем**

Государства-члены ТРАСЕКА, в определенной степени конкурирующие друг с другом, могут в то же время выиграть от сотрудничества. Это придает ситуации некоторую напряженность, которую необходимо принимать во внимание при разработке стратегий, планов и проектов.

---

**Системы и условия  
операционной  
деятельности также  
различаются между  
государствами, что  
создает барьеры для  
сотрудничества**

В силу различий стран с точки зрения национальных интересов, их бэкграунда, правовых и нормативных режимов и условий для ведения бизнеса, реализация надежного, бесперебойно функционирующего, безопасного и коммерчески привлекательного Евразийского коридора будет сложной задачей.

---

**Конструктивный  
диалог имеет  
большое значение во  
всех секторах, как и  
полная  
ответственность  
соответствующих  
правительств за  
региональные  
проекты**

Следовательно, осуществление рекомендаций, представленных в настоящем мастер-плане, будет возможно только тогда, когда государства-участники смогут наладить и поддерживать конструктивный диалог. Этот диалог должен быть направлен на разработку решений и процедур по улучшению технической, эксплуатационной, административной, торговой и финансовой деятельности всех секторов, участвующих в повышении привлекательности и конкурентоспособности коридора ТРАСЕКА.

На сегодняшний день лучшими примерами такого сотрудничества являются инициативы, в рамках которых правительства одобряют и берут на себя ответственность за реализацию проектов - такие как железнодорожная линия Баку-Тбилиси-Карс и контейнерный поезд «Silk Wind».



### 3.4.1 Институционально-правовые барьеры в области транспорта и международной торговли

#### Цель

Давно признано, что развитие ТРАСЕКА сдерживается не только инфраструктурными, но также и институционально-правовыми барьерами. В разделе 3.1.1 настоящего документа соответствующие препятствия были определены и представлен статус усилий по их преодолению. Цель этого раздела заключается в представлении рекомендаций по поддержке этих усилий в общих рамках мастер-плана.

#### Три слоя мастер-плана

По определению в данном разделе рассматривается только второй из трех слоев мастер-плана: институционально-правовые условия. Рекомендован ряд мер по содействию развитию торговли и смягчению правовых препятствий, связанных с пересечением границ.

#### Содержание

В этом разделе речь идет о необходимости принятия целого ряда концепций по упрощению процедур торговли и предлагаются приоритетные решения для конкретных стран. Также подчеркивается важность полной ратификации Основного многостороннего соглашения ТРАСЕКА по развитию мультимодальных перевозок (ОМС) и расширению сферы его действия. Для каждого из двух морских регионов (Каспийского и Черного морей) определены действия, необходимые для внедрения концепций единого окна и экономического оператора. Наконец, отмечается необходимость регионального и двустороннего сотрудничества, всестороннего участия заинтересованных сторон и важность мер по созданию кадрового потенциала.

#### Для каждой из прямых стран-бенефициаров определены и рекомендованы области, требующие внимания

Страны выиграют в результате внедрения передовых концепций по упрощению процедур торговли, предлагаемых в рамках соответствующих инициатив [АЦМТ](#), [ЭК ООН](#), [ЭСКАТО ООН](#), [ЭСК ООН по Азии и Тихому океану](#) и т.д.

Конкретные рекомендации по странам приведены ниже в виде областей, требующих внимания каждой из прямых стран-бенефициаров. Более подробно рекомендации представлены в отчете о правовой среде ([Приложение 1](#)).

Область рекомендаций	AM	AZ	GE	KZ	KG	MD	TJ	UA	UZ
Концепция единого окна	x	x		x	x	x	x	x	x
Концепция экономического оператора	x	x		x	x		x	x	x
Обновление Таможенного кодекса	x					x		x	
Конвенция о транзитной торговле внутриконтинентальных государств	x								
Разграничение границ	x	x	x						





Область рекомендаций	AM	AZ	GE	KZ	KG	MD	TJ	UA	UZ
Институционализация сотрудничества с соседними странами в сфере упрощения процедур торговли	x	x	x						
Анализ пересечения государственных границ		x							
Обязательное страхование для транспортных средств и перевозок			x						
Бенчмаркинг портов и КПЭ				x				x	
Управление рисками						x			x
Твиннинг-проекты по таможенным вопросам								x	

**Концепции экономического оператора и единого окна представляют собой основные области для улучшения в странах Черноморского и Каспийского бассейнов**

Черноморские страны несколько опережают своих коллег на Каспии в плане реализации концепций и реформ. Это связано с более высоким уровнем целевых мероприятий по оказанию технической помощи и твиннингу, а также с близостью к ЕС и Турции.

Для стран, граничащих с Каспийским морем, характерно влияние постсоветской правовой среды, которая медленно адаптируется к современным требованиям. В этом регионе рекомендуется проведение комплекса целевых программ на базе утвержденных региональных инициатив по упрощению процедур торговли. Например, соглашение стран ГУАМ о предварительном обмене таможенной информацией (о товарах и транспортных средствах, пересекающих границы) может служить межнациональной нормативной базой для соответствующей адаптации национального законодательства.

**Передовой международный опыт обеспечивает мировое признание**

**СМП является шагом в направлении соглашения о мультимодальных перевозках и должно быть ратифицировано всеми членами ТРАСЕКА**

**Опыт ЕС предоставляет**

[Соглашение о развитии мультимодальных перевозок ТРАСЕКА \(СМП\)](#), которое было ратифицировано не всеми странами-участницами ТРАСЕКА, содержит основы для принятия признаваемого в международном масштабе документа о смешанной перевозке, регулирующего разграничение ответственности, вопросы страхования и т.д. Основные принципы [СМП](#) основаны на международно признанных правилах Гаага-Висби и, следовательно, оно может служить региональной нормативной основой для принятия приемлемого договорного документа, определяющего ответственность Оператора смешанной перевозки.

[СМП](#) не в полной мере отвечает требованиям к мультимодальному транспортному документу ТРАСЕКА, который должен быть подготовлен в соответствии с лучшей международной практикой и быть приемлемым на



**модель для разработки мультимодальной транспортной сети**

международном уровне. Тем не менее, это соглашение представляет собой шаг на пути к его принятию и рекомендовано к ратификации всеми странами-участницами.

Страны ТРАСЕКА пытаются решить эту проблему не в одиночку. [План действий ЕС по развитию логистики в сфере грузового транспорта](#) посвящен исследованиям и развитию мультимодальных транспортных сетей в Европе. В качестве примеров этих усилий можно назвать [e-Freight](#) и [FLAGSHIP](#). Любые усилия должны быть направлены на использование преимуществ новейших стратегий и лучших практик, разработанных и реализованных в ЕС.

**Требуется решение конкретных вопросов в области мультимодальных перевозок**

Требуют решения следующие вопросы в области мультимодальных перевозок:

- Ответственность грузополучателей в случае отказа от груза;
- Неуплата (и возможность принудительного взимания оплаты) простаивающих необоснованно задержанных контейнеров;
- Ответственность за невозвращение контейнеров;
- Режим компенсации и процедуры при отказе от грузов, покрытие убытков;
- Проведение таможенных аукционов в установленные сроки;
- Бесплатный возврат и восстановление товаров / грузов.

**Устранение узких мест в пунктах пересечения границы**

Ниже приведен обзор рекомендаций для Каспийского и Черноморского регионов, направленных на выявление и устранение правовых препятствий в пограничных пунктах пропуска.

Были приняты во внимание специфические проблемы и потребности отдельных стран. В частности, в Украине, Таджикистане и Азербайджане в последнее время были введены новые таможенные кодексы. Соответственно, этим странам не потребуется помощь в разработке проектов первичного законодательства, но они могут нуждаться в поддержке при разработке подзаконных актов.

Проблемные вопросы	Черноморский регион				Каспийский регион, Центральная Азия				
	AM	GE	MD	UA	AZ	KZ	KG	UZ	TJ
СМП / ОМС	xx	xx	xx	xx	xx	xx	xx	xx	xx
Концепция единого окна	xxx		xxx	xxx	xx	xxx	xxx	xxx	xxx
Концепция экономического оператора	xxx		xxx	xxx	xx	xxx	xxx	xxx	xxx
Законодательная реформа	xx	x	xxx	xxx	xx	xxx	xx	xx	xx





---

**Трансграничные меры требуют твердой последовательности и сотрудничества между соседними странами и в масштабе региона**

Любые трансграничные меры требуют сотрудничества и координации на национальном, двустороннем и даже региональном уровне. Пример пункта пересечения границы между Грузией и Арменией в Бавре показывает, насколько важно двустороннее сотрудничество в этих вопросах. Обе страны расходятся во мнениях относительно причин сложившейся ситуации, но очевидно, что координация между ними была недостаточной для достижения взаимоприемлемого результата в области развития этого пункта пересечения границы.

Уровень принимаемых мер и соответствующие целевые области должны быть четко определены, и все ключевые заинтересованные стороны должны быть привержены целям каждой из таких мер.

[EUBAM](#) является хорошим примером успешной реализации двустороннего проекта между Украиной и Молдовой благодаря тесному сотрудничеству, активной позиции участников и координации шагов с обеих сторон (совместные проверки, обмен информацией и т.д.).

---

**Взаимосвязь с другими мерами дает эффект синергии**

В целях максимизации потенциальной синергии необходима интеграция с другими инициативами, мерами и проектами (планируемыми, текущими или реализованными), а также взаимосвязь с актуальным политическим развитием в соответствующих случаях.

---

**Меры должны быть ориентированы на конкретные потребности**

Меры могут быть различных видов и применяться отдельно или в комбинации. Основные виды мер:

- техническая помощь;
- проекты по обмену опытом ([twinning](#));
- платформы для обмена информацией ([TAIEX](#), круглые столы и т.д.), а также
- развитие кадрового потенциала и учебные мероприятия.

Выбор наиболее подходящей меры зависит главным образом от:

- аналитических аспектов, таких как отсутствие необходимых законов и стандартов;
- аспектов связанных с человеческими ресурсами, таких как институциональное укрепление и создание кадрового потенциала;
- аспектов, связанных с техническим оснащением, таких как отсутствие необходимого оборудования и сооружений.



**Участие заинтересованных сторон имеет большое значение**

Всем видам мер должна предшествовать работа по составлению карты заинтересованных сторон с выявлением ключевых национальных и международных заинтересованных сторон, как государственных, так и частных, а также тех, что не относятся ни к государственному, ни к частному сектору, таких как НПО.

**Врезка 10: Концепция «единого окна»**

В последние десятилетия современное развитие торговли потребовало эффективного управления и процедур беспрепятственного пересечения границы. Таможенные службы и представители частного сектора осознают возрастающую потребность в процессах, направленных на упрощение процедур торговли. Такие процессы были не просто связаны с новыми подходами и технологиями, но и должны соответствовать современным потребностям и философии бизнеса. Создание концепции «единого окна» развивается именно в этом ключе.

«Единое окно» определяется ЕЭК ООН как механизм, который позволяет сторонам, участвующим в торговых и транспортных операциях, представлять стандартизованную информацию и документы с использованием единого пропускного канала в целях выполнения всех нормативных требований в отношении импорта, экспорта и транзита. Если информация имеет электронный формат, то индивидуальные данные должны представляться только один раз.

«Единое окно» предназначено для упрощения информационных потоков между торговлей и правительством и дает ощутимый выигрыш всем сторонам, участвующим в трансграничной торговле. «Единое окно», как правило, управляется централизованно ответственным учреждением, что позволяет соответствующим государственным органам и институтам получить или иметь доступ к информации, относящейся к их сфере компетенции для их целей. Кроме того, участвующие органы и учреждения должны координировать свои действия. В некоторых случаях «единое окно» может предоставлять возможности для оплаты соответствующих пошлин, налогов и сборов.

«Единое окно» не обязательно требует внедрения и использования высокотехнологичных информационных и коммуникационных технологий (ИКТ), хотя эффективность реализации зачастую может быть значительно повышена, когда правительства определяют и принимают соответствующие ИКТ для единого окна.

«Единое окно» представляет собой практическую реализацию концепций процедур упрощения торговли, которые снижают нетарифные барьеры в торговле в интересах всех членов торгового сообщества посредством упрощения и прозрачности совместимых процедур.



---

***В некоторых случаях будут необходимы комбинированные или многослойные меры, с широким привлечением заинтересованных сторон и отведение времени для налаживания диалога***

Для каждой страны предлагается комплекс мер на национальной, двусторонней или многосторонней основе с учетом перспектив ТРАСЕКА. Постоянный диалог и, в некоторых случаях, многослойный подход необходим для работы по составлению карты заинтересованных сторон, которую необходимо будет обновлять в ходе планирования, программирования и фактической реализации.

Например, принятию [Региональной стратегии действий ТРАСЕКА по безопасности на море и охране окружающей среды](#) на заседании МПК в Бухаресте в ноябре 2011 года, предшествовал целый год обсуждений, в том числе, на заседаниях региональной рабочей группы, в рамках дискуссий и согласования действий различных национальных морских администраций и министерств транспорта, а также координации с ПС ТРАСЕКА в Баку и заинтересованными сторонами ЕС.

---

***Создание кадрового потенциала в определенной степени является залогом успеха всех принимаемых мер***

Все мероприятия будут в различной степени предусматривать меры по укреплению кадрового потенциала, некоторые дополнительно предполагают институциональное укрепление. Оба этих аспекта имеют жизненно важное значение для обеспечения устойчивых результатов.

Некоторые меры предусматривают укрепление кадрового потенциала в качестве основной задачи. Другие меры предполагают укрепление потенциала в качестве дополнительного компонента - например, при пересмотре таможенного кода или разработке и принятии подзаконных актов.

### ***3.4.2 Морские магистрали, железнодорожные паромы и морские перевозки***

---

#### ***Цель***

В разделе 3.1.3 был описан морской сектор и определены проблемы, влияющие на его вклад в достижение целей ТРАСЕКА. В данном разделе представлены технические рекомендации.

---

#### ***Три слоя мастер-плана***

В настоящее время немалые средства инвестируются в портовую инфраструктуру, что имеет отношение к инфраструктурному слою мастер-плана, а также в обновление флота. Существует также необходимость улучшения наземной транспортной привязки и реализации «мягких» мер в рамках институционально-правового и рыночно-операционного слоев. Конкретные рекомендации в отношении последующих шагов на уровне отобранных пилотных проектов морских магистралей ТРАСЕКА представлены в разделе 3.6.





---

## *Содержание*

Технические рекомендации носят конкретный и практический характер. Для портовых операторов они включают обеспечение стоянки судов по фиксированным дням на базе официальных соглашений между портами и судоходными линиями, что позволяет последним работать по фиксированным графикам и, тем самым, повышать уровень надежности перевозок.

Также необходимо ввести правила (как в портах ЕС), которые ограничивают время, необходимое для процедур контроля. Это потребует сотрудничества между государственными учреждениями, отвечающими за таможенные и другие операции пограничного контроля. Дана рекомендация о проведении комбинированных проверок при заходе/отправке судов межведомственными комиссиями на борту судна, что позволит сократить задержки судов в порту. Реализация концепции «единого окна» и систем информационного обслуживания портов будет также способствовать сокращению лишних задержек в порту.

Многие из проблем, с которыми сталкивается сектор морского судоходства в странах ТРАСЕКА, уже успешно решаются в других регионах, в частности, в ЕС и АСЕАН. ТРАСЕКА должна извлечь уроки из соответствующих решений, представляющих собой «лучшую международную практику», и применять их, где это целесообразно.

---

### ***Обеспечение регулярности перевозок повышает привлекательность ТРАСЕКА***

Повышение эффективности сектора морских перевозок представляет собой ключевой компонент роста привлекательности коридора ТРАСЕКА. Необходимо улучшить качество берегового обслуживания в целях обеспечения регулярности сервисов морских магистралей и каботажных перевозок с использованием фиксированных графиков. Это, в свою очередь, поможет увеличить частоту рейсов и сократить общее время в пути.

---

### ***Технические рекомендации нацелены на практические аспекты и позволяют быстро добиться выгоды***

Технические рекомендации носят практический характер и не предполагают изменений законодательства. Опыт показывает, что эффект от них проявляется немедленно и может быть точно измерен. Они направлены на обеспечение беспроблемной ситуации, снижая текущие расходы судоходных компаний и повышая конкурентоспособность ТРАСЕКА, что позволит привлечь большие объемы грузов на морские маршруты.

---

### ***Универсальные рекомендации по Черному и Каспийскому морям***

Следующие рекомендации предназначены как для Черного, так и для Каспийского морей, в частности, для пилотных проектов морских маршрутов «LOGMOS», соединяющих Варну / Ильичевск с Потти / Батуми на Черном море, а также Баку с Актау и Туркменбаши на Каспийском море.



---

**Фиксированные  
расписания и  
регулярные операции**

Порты должны определить «окна» для швартовки судов по фиксированным дням, в течение которых они готовы принять судно и обеспечить его приоритетное обслуживание на определенном причале/ железнодородной рампе, предоставить портовое оборудование и складские помещения, чтобы завершить все процессы в течение установленного количества часов.

Судоходные компании должны планировать свои сервисы с учетом этих «окон», составляя соответствующие долгосрочные ежемесячные графики, обновляя их еженедельно/ежедневно/каждые 12/каждые 6 часов. Порты и судоходные компании должны совместно определять комплекс мер, направленных на устранение обстоятельств, негативно влияющих на график.

В результате должны подписываться технические меморандумы о соглашении (MoC) между судоходными компаниями, портами, железнодородными компаниями и операторами, в которых закрепляются соответствующие обязанности и обязательства каждой из сторон и санкции, применяемые в случае нарушений.



### Врезка 11: Морские магистрали и каботажное судоходство в ЕС

- Цель ЕС сформулирована следующим образом:

*«Концепция морских магистралей направлена на введение новых интермодальных логистических цепочек в Европе на базе морских перевозок, которые должны привести к структурным изменениям в организации нашей транспортной отрасли в течение ближайших лет. Эти цепи будут более устойчивыми и должны стать более эффективными в коммерческом плане, чем только автомобильный транспорт. Морские магистрали, таким образом, способны улучшить доступ к рынкам по всей Европе и принести облегчение нашей перегруженной европейской дорожной сети. Для этих целей необходимо более полно использовать не только наши морские транспортные ресурсы, но и потенциал железнодорожного и внутреннего водного транспорта в рамках комплексной транспортной цепи ... Эти морские магистрали должны стать частью Трансъевропейской сети (TEN-T)».*

Таким образом, морские магистрали (ММ) основаны на существующих или новых морских транспортных линиях, интегрированных в логистические цепочки по принципу доставки грузов «от двери до двери», концентрируя грузопотоки на жизнеспособных, регулярных, с высокой частотой рейсов, качественных и надежных линиях каботажного судоходства (1) (КС).

Соответственно, они должны связывать приоритетные порты, имеющие хорошие мультимодальные связи с внутренними районами.

Практические цели включают: охват значительной доли ожидаемого увеличения объемов грузовых автомобильных перевозок, улучшение доступности периферийных, а в случае ЕС - островных регионов и государств, сокращение дорожных заторов (30% автомобильных грузоперевозок на расстояние более 300 км необходимо перевести на другие виды транспорта к 2030 году и более чем 50% - к 2050 году), а также снижение выбросов парниковых газов, генерируемых транспортными средствами (установленная ЕК цель – снижение на 60% к 2050 году).

Помимо предоставления необходимых финансовых инструментов (самый известный - программа «Марко Поло»), одновременно снижая риск нарушения условий конкуренции, ЕС разработал и продолжает реализацию ряда последовательной стратегий, направленных на создание устойчивой и благоприятной среды для проектов ММ и КС (Европейское пространство без барьеров для морского транспорта, Директива об отчетных формальностях, а также e-Maritime, «Голубой пояс», Инструментарий устойчивой системы водного транспорта, Механизм европейского объединения, Пересмотр портовой политики).

- Каботажное судоходство означает перемещение грузов и пассажиров морским транспортом между портами, географически расположенными в Европе, либо между этими портами и портами, расположенными в неевропейских странах, имеющих прибрежную линию на замкнутых морях, граничащих с Европой.



---

**... упрощение процедур оформления судов**

Необходимо установить четкие нормативы (как в портах ЕС) для максимальной продолжительности процедур контроля.

Сотрудники государственных органов (таможенных, санитарных, фитосанитарных и ветеринарных, пограничных служб) должны формировать «комиссии», поднимающиеся на борт судов по прибытию и перед отправлением. Это было бы выгодно как для портов с точки зрения занятости причала, так и судов с точки зрения соблюдения графика.

Постепенное осуществление концепции «единого окна» и систем информационного обеспечения портов во всех странах ТРАСЕКА, в сочетании с повсеместным введением процедур предварительного декларирования, представляет собой долгожданное обновление административных правил, которое необходимо поддерживать.

---

**Общая ИТ-платформа для железнодорожно-паромных линейных перевозок с возможностью доступа и обмена данными для всех заинтересованных сторон**

Общая ИТ-платформа для железнодорожно-паромного сообщения позволит упростить обмен информацией. Эта платформа будет связана с системами информационного обеспечения портов и ИТ-системами железнодорожных компаний.

Платформа позволит:

- железнодорожным компаниям планировать задействие локомотивов и обеспечить своевременную подачу вагонов;
- портам и судоходным компаниям улучшить планирование погрузки и разгрузки судов Ро-Ро;
- судоходным компаниям и их агентам соблюдать расписание рейсов.

Железнодорожным компаниям рекомендуется предоставлять портам и судоходным компаниям ежедневно обновляемые сводки о наличии полных и пустых вагонов, включая соответствующую информацию о категории / весе груза в грузе вагона. Кроме того, железнодорожные компании должны отправлять портам и агентам судоходных компаний ежемесячные планы (обновляемые на еженедельной основе) об ожидаемом прибытии на сортировочную станцию порта грузеных и порожних вагонов, с указанием их текущего местоположения и статуса, оценочного времени прибытия и категории/ веса груза в каждом грузе вагона.

---

**Безбумажный обмен информацией и данными**

Обмен информацией в дальнейшем рекомендуется проводить только с использованием современных электронных безбумажных технологий (в том числе, при необходимости, цифровую подпись).



---

**Улучшение  
технических условий  
для эксплуатации  
железнодорожных  
паромов**

---

На Черном море задержки до сих пор зачастую происходят из-за повреждений, загрязнений или технического оформления пустых вагонов, возвращаемых с Кавказа

---

**Урегулирование  
железнодорожных  
вопросов  
соответствующими  
компаниями без  
вовлечения  
судоходных линий**

Рекомендуется назначить технического инспектора от имени Укрзалізничці и Грузинской железной дороги за их общий счет для проверки состояния вагонов после разгрузки и до погрузки в Ильичевске, Поти и Батуми. Обе железнодорожные компании могли бы напрямую закрывать дефицит вагонов на основе инспекционных докладов без привлечения судовых компаний, избегая необоснованных задержек выхода судов из портов.



### Врезка 12: Отчетные формальности в ЕС

В среднесрочной перспективе порты ТРАСЕКА должны стремиться к совместному согласованию применения, в частности, процедуры судовых сообщений, действующей в ЕС (эта система должна быть полностью приведена в соответствие и введена во всех странах-участницах к 1 июня 2015 года):

Директива 2010/65/EU предусматривает, что «единое окно» является местом, куда судно предоставляет информацию только один раз, и где эта информация становится доступной для всех компетентных ответственных органов. Сообщение должно включать, как минимум, следующую информацию:

- Предоставляемую в соответствии с нормами ЕС
  - ✓ Уведомление ОПАСМАТ
  - ✓ Уведомление об отходах
  - ✓ Уведомление службы безопасности до прибытия
  - ✓ Входная упрощенная декларация
  
- Предоставляемую согласно Конвенции ФАЛ ИМО
  - ✓ FAL Форма 1: Общая декларация
  - ✓ FAL Форма 2: Декларация о грузе (*ЕС считает предпочтительным внедрение согласованной электронной грузовой декларации*)
  - ✓ FAL Форма 3: Декларация о судовых припасах
  - ✓ FAL Форма 4: Декларация о личных вещах экипажа
  - ✓ FAL Форма 5: Судовая роль
  - ✓ FAL Форма 6: Список пассажиров
  - ✓ FAL Форма 7: Манифест опасных грузов
  - ✓ Морская санитарная декларация

Кроме того, судно должно представить в «единое окно» ответы на около 100 вопросов, охватывающих все возможные административные, правовые, производственные, коммерческие, экологические, санитарные, ветеринарные, связанные с сохранностью и безопасностью, персоналом и другие аспекты, начиная от названия судна до нахождения безбилетных пассажиров на борту.

Таким образом, работа комиссии значительно упрощается, так как вся информация, поступающая заранее в электронном виде (и обновляемая, при необходимости, вплоть до прибытия / швартовки) является гораздо более точной и исчерпывающей. Это позволяет предупреждать критические ситуации и адекватно планировать последующие бизнес-процессы, что позволяет сэкономить время и затраты для всех вовлеченных сторон, повысить предсказуемость и привлекательность морского транспорта и, в конечном итоге, повысить эффективность всей системы порта.

Кроме того, во многих портах ЕС комиссии выполняют свои обязанности в любое время в течение стоянки судна, независимо от и без препятствования или задержки выполнения причальных, погрузочно-разгрузочных операций или отправления судна.



---

**Координация таможенного оформления между портами:**

На Каспийском море имеют место случаи, когда вагоны, загруженные в Баку, не пропускаются таможенными органами по прибытии в Туркменбаши.

Погрузка подвижного состава на то же судно требует трудоемких маневровых и сортировочных операций и вызывает дополнительные задержки.

**Система предварительного декларирования**

Система предварительного декларирования позволила бы таможенным органам в Туркменбаши приостанавливать погрузку вагонов Каспийским морским пароходством Азербайджана в Баку до тех пор, пока все формальности не будут урегулированы.

*или*

**Оптимизация обработки вагонов в Туркменбаши**

В качестве альтернативы таким грузам / вагонам можно было бы разрешить «проскальзывание» через туркменскую таможню и отправку обратно в Баку на одном из двух следующих судов, заходящих в Туркменбаши.

---

**Оптимизация ввода в эксплуатацию и использования судов**

Рекомендуется отсортировать вагоны, имеющие проблемы с таможенным оформлением (будь то импорт или экспорт) или технические неполадки, и изолировать их.

Технических препятствий при этом не должно возникать, поскольку все существующие суда предназначены для перевозки вагонов и / или грузовых автомобилей. Суда, которые «Казмортрансфлот» планирует приобрести, являются железнодорожными паромными судами такого же типа, как и последние паромы, построенные для КАСПАР (Каспийского морского пароходства Азербайджана) в Хорватии, а Туркменистан планирует ввести в эксплуатацию два судна типа Ro-Rax.

---

**Назначение специализированных линий**

Организация специализированных линий будет также отвечать существующей во всех портах тенденции по созданию специализированных терминалов для обработки грузов, перевозимых различными видами транспорта. Это также будет способствовать более плавному прохождению груженых и порожних вагонов через железнодорожные паромы.

---



---

**Привлечение крупных автотранспортных компаний в целях обеспечения регулярности обслуживания**

В рамках линейных перевозок Ро-Ро рекомендуется привлекать в качестве пользователей большие автотранспортные компании и ассоциации грузоперевозчиков (из стран ТРАСЕКА и извне ТРАСЕКА).

На Каспийском море большинство потенциальных клиентов представляют турецкие автотранспортные компании, UND (ассоциация международных автоперевозчиков) и судоходная компания U.N. Ro-Ro. Они разработали решения для эффективных перевозок Ро-Ро между Турцией и ЕС и могли бы стать ценными партнерами для каспийских портов и судоходных компаний.

---

**Активный маркетинг и продвижение систем бронирования:**

Маркетинг и информирование о предлагаемых услугах способствуют повышению регулярности услуг и привлечению грузов.

**Использование возможностей международных конференций**

Активное продвижение и маркетинговые меры необходимы для улучшения имиджа судоходных компаний ТРАСЕКА. Их участие в региональных, европейских и международных ярмарках и выставках является одним из способов достижения этой цели.

**Внедрение систем онлайн-бронирования, возможно, на базе опыта ЕС**

Должны быть разработаны прозрачные системы онлайн-бронирования, позволяющие клиентам проверить стоимость морского фрахта, дополнительные сборы, портовые тарифы и прайс-лист дополнительных услуг, забронировать пространство на конкретных рейсах, предоставлять информацию о грузах, грузовых автомобилях и водителях, а также предварительно оплачивать все расходы.

Методика бронирования и ценообразования может быть разработана по образцу аналогичных компаний в ЕС, обеспечивая их справедливость и прозрачность для клиентов.





---

**Распространение  
необходимой  
информации**

Ежедневное местоположение судов должно быть представлено в Интернете, позволяя водителям вовремя добраться до порта. Соответствующий сайт должен также содержать следующую необходимую информацию:

- Формальности при погрузке и разгрузке, места проведения процедур, официальные расходы и приблизительное время.
- Физические стивидорные процессы.
- Все необходимые документы (для водителей, грузовиков, прицепов и грузов) в пунктах отправки и назначения.
- Подъездные пути в виде схем (как минимум, заезд в порт погрузки и выезд из порта выгрузки).
- Полезные советы и ссылки (посольства, консульства, заправочные станции и станции техобслуживания, гостиницы и площадки для отдыха по пути, вокруг или в портовых зонах).

---

**Рабочие группы  
заинтересованных  
сторон в целях  
улучшений и  
мониторинга**

В целях решения упомянутых выше вопросов рабочие группы, состоящие из представителей заинтересованных сторон, могли бы встречаться через регулярные промежутки времени для отслеживания хода реализации и выработки соответствующих действий.

**...охватывающие  
основные группы  
интересов**

Рабочие группы заинтересованных сторон должны объединять:

- судоходные компании или их иностранных портовых агентов;
- порты и операторов терминалов;
- железнодорожные компании;
- портовые таможенные органы (наделенные правом представлять все другие правительственные учреждения, присутствующие в пунктах пересечения границы - если кто-то из них не должен присутствовать на заседании для обсуждения конкретного вопроса).



---

**Ориентированная на бизнес деятельность рабочих групп**

Рабочие группы должны играть ключевую коммерческую роль:

- Судходные компании и порты должны отслеживать и контролировать значительные грузопотоки, которые были утеряны или которые могут быть привлечены.
- Совместная тарифная политика должна быть согласованной и применяться в соответствии с принципом «от двери до двери».
- Особые условия должны быть определены для транзита маршрутных поездов через территории заинтересованных стран (например, расширение маршрутов поездов «Зубр» и «Викинг» с пересечением Черного моря, и поезда «Silk Wind» через Каспийское море в будущем).

---

**Использование существующих структур**

Существующие органы, такие как Совет директоров по совместной эксплуатации железнодорожно-паромных переправ на Черном море или регулярные ежегодные совещания прикаспийских портов, могут быть использованы для инициирования создания таких рабочих групп, с более широким составом участников.

---

### **3.4.3 Железнодорожный сектор**

---

**Цель**

Структура и операционные характеристики железнодорожного сектора были описаны в разделе 3.1.4, где также были представлены вопросы, касающиеся роли железных дорог в ТРАСЕКА, в качестве основы для приведенных в данном разделе технических рекомендаций.

---

**Три слоя мастер-плана**

В контексте трех слоев мастер-плана, несомненно, имеют место инфраструктурные проблемы, требующие решения. Не в последнюю очередь речь идет о различиях в ширине колеи между «пространством-1520» и соседними ж/д системами, в том числе ЕС и Турции, а также интерфейсах между железнодорожным и морским транспортом на побережье Каспийского и Черного морей.

Однако имеются и важные институциональные, правовые и операционные вопросы, также требующие решения, особенно в связи с открытием сектора для частных инвесторов и операторов и улучшением взаимодействия между железнодорожными системами.



---

## Содержание

Отмечается, что существенная перестройка железнодорожного сектора ТРАСЕКА включает как политические, так и технические аспекты. В данном разделе рассматриваются последние, с обращением особого внимания на логистические процессы, а также необходимость тесного сотрудничества между системами.

В настоящее время реализуются инвестиционные проекты по электрификации, прокладке двухколейных линий, непрерывной сварке путей, модернизации систем сигнализации и связи, модернизации терминалов и обновлению подвижного состава. Для того, чтобы достичь полной эффективности соответствующих инвестиций, они должны сопровождаться целым рядом «мягких» мер, которые подробно описываются. Они включают разделение функций определения стратегий, регулирования, управления инфраструктурой и транспортных операций, рациональное ценообразование; определенную степень приватизации и конкуренции, а также признание обязательств по обслуживанию населения.

Особое отмечены услуги контейнерных поездов (таких как существующий сервис «Викинг» и планируемый запуск поезда «Silk Wind»), а также поддерживающие их системы и процедуры. В частности, существует необходимость признания в масштабе ТРАСЕКА общей накладной ЦИМ / СМГС и сквозных тарифов.

Конечной целью является бесперебойный транспортный коридор, в котором каждый вид транспорта должен играть определенную роль, совместно с транспортно-логистической отраслью и всеми государственными органами, отвечающими за пограничный контроль, таможенное оформление и регулирование транспортных услуг. Как наиболее эффективный для дальнемагистральных перевозок наземный вид транспорта, железнодорожный сектор играет важную роль.

---



---

**Активизация участия железнодорожного сектора в логистических цепях и процессах - задача для железнодорожных компаний ТРАСЕКА**

Повышение привлекательности железнодорожного транспорта в коридоре ТРАСЕКА требует не только инфраструктурных улучшений, но и серьезных институциональных, политических и рыночно-ориентированных усилий. Технические рекомендации для железнодорожного сектора, представленные в настоящем мастер-плане, в основном ориентированы на логистические процессы и их вклад в успешную реализацию проектов морских магистралей.

Создание устойчивого железнодорожного коридора, проходящего через несколько стран, является большой проблемой с политической, финансовой и технической точки зрения. Но в то же время железнодорожный транспорт является чрезвычайно эффективным способом транспортировки грузов, поскольку он относительно экологически чистый, быстрый и может перемещать большие объемы грузов с задействованием минимальных человеческих ресурсов.

В условиях жизнеспособного рынка железнодорожный транспорт может играть существенную роль в качестве звена в интермодальных цепях поставок и в логистических стратегиях пользователей. Соответственно, он может также способствовать экономическому росту стран и их эффективному участию в глобальных цепочках поставок.

Предложенные рекомендации охватывают широкий спектр барьеров, которые предстоит преодолеть заинтересованным сторонам железнодорожного сектора.

---

**Интероперабельность обеспечивает беспрепятственную трансграничную транспортировку...**

Техническое сотрудничество между железными дорогами ТРАСЕКА (особенно это касается стран-соседей, таких как Грузия и Азербайджан) позволяет использовать эффекты синергии и, тем самым, сокращать затраты и время в пути. Поэтому планы железнодорожной модернизации должны быть скоординированы, особенно в отношении эксплуатационных стандартов. Трансграничная интероперабельность содействует уменьшению времени транзита и, следовательно, повышению пропускной способности системы. В свою очередь это укрепляет конкурентоспособность железных дорог по сравнению с другими видами транспорта. Скоординированная политика может также принести значительную экономию инвестиций в инфраструктуру, железнодорожное оборудование и подвижной состав.



---

**....Повышение пропускной способности коридора может быть достигнуто путем устранения операционных узких мест**

Пропускная способность системы также может быть повышена за счет электрификации, прокладки двухколейных линий, совместимости систем электрификации и сигнализации, обновления подвижного состава, а также усовершенствования погрузочно-разгрузочного оборудования на границах и в портовых терминалах. В настоящее время эффективной работе коридора препятствуют следующие барьеры операционного характера:

- Правила железнодорожных компаний, требующие технически необоснованной смены локомотивов;
- Дополнительные остановки для смены экипажей, часто не на тех станциях, где происходит смена локомотивов;
- Нескоординированные сортировочные операции между соседними странами.

---

**...Средняя скорость может быть увеличена за счет решения вопросов безопасности**

Максимальная скорость грузовых поездов на маршрутах ТРАСЕКА колеблется в среднем в диапазоне 60-80 км/час. Однако на отдельных участках, в связи с инфраструктурными особенностями, скорость движения поездов ограничена до 20-40 км / ч. Средняя скорость грузовых поездов составляет около 40 км/ч, это низкий показатель, который может быть увеличен за счет:

- Капитального ремонта железнодорожного полотна, укладки бесстыковых железнодорожных путей или ремонта существующих сварных железнодорожных путей и усиления рельсовых соединений (этого достаточно, если остальные компоненты полотна находятся в хорошем состоянии),
- Капитального ремонта верхнего строения пути вплоть до основы,
- Ремонта стрелок, железнодорожных переездов, подвесных электрических контактных линий и т.д.



---

**Структурные реформы, обеспечивающие конкурентоспособность и прозрачность в железнодорожном бизнесе**

Структурные реформы необходимы в целях:

- обеспечения независимости управления железнодорожных предприятий;
- разделения управления инфраструктурой и транспортных операций;
- укрепления железнодорожных администраций в выполнении регулятивных функций;
- создания стимулов для более широкого участия частного сектора.

Для обеспечения конкуренции на железнодорожном транспорте поставщики инфраструктуры и транспортные операторы должны иметь четко разграниченные обязанности. После разделения функций по управлению железнодорожной инфраструктурой и железнодорожных операций повышение эффективности работы железнодорожных администраций может быть достигнуто за счет частичной или полной приватизации операционной деятельности.

Перекрестное субсидирование пассажирских перевозок за счет грузовых широко распространено среди стран ТРАСЕКА. Эта политика является несостоятельной в коммерческом плане. Следует рассмотреть альтернативный способ финансирования пассажирских перевозок, например, в форме государственных субсидий в рамках PSO (Public Service Obligations, обязательств государственного сектора).

---

**Разделение функций по управлению инфраструктурой и транспортных операций позволяет улучшить имидж железных дорог и, в частности, облегчает доступ к финансированию МФО и донорским средствам**

Следует предпринять меры по отделению управления инфраструктурой от транспортных операций, укреплению регулятивных функций железнодорожных администраций и более активному вовлечению частного сектора. Это разделение, которое должно как минимум предполагать четкое разделение счетов между управлением железнодорожной инфраструктурой и железнодорожными операциями, является необходимым условием для достижения финансовой прозрачности, повышения эффективности управления активами и улучшения экономической отдачи государственных инвестиций.

Разделение функций управления железнодорожной инфраструктурой и железнодорожных операций является важным фактором честной конкуренции. Железнодорожные операторы, участвующие в менее регламентированном рынке, ориентированы на инновации и развитие. Конкуренция также обеспечивает коммерческую направленность деятельности операторов и стимулирует их принимать необходимые меры по рационализации.



Правительствам следует рассматривать государственные железнодорожные компании в качестве полноценных экономических предприятий, которые должны сосредоточиться на своей основной деятельности и извлечению доходов для государственного бюджета.

Соблюдение этого условия является одним из основных требований МФУ и доноров при финансировании инфраструктурных проектов. Таким образом, выполнение этого требования рынка также облегчает привлечение финансирования в целях усовершенствования инфраструктуры.

---

***Доступ на рынок для грузовых операторов является необходимым условием создания современного рынка логистики***

Важно обеспечить справедливую конкуренцию для потенциальных новых грузовых операторов (операторов маршрутных поездов, операторов железнодорожных терминалов), готовых инвестировать и предлагать новые услуги в сфере грузовых перевозок с использованием существующей железнодорожной сети. Открытый, ориентированный на рынок подход будет означать повышение качества услуг (время в пути и надежность, новые вагоны и возможное улучшение соотношения их собственного веса и загрузки, упрощение процедур и т.д.) и увеличение доли железнодорожных услуг на рынке.

---

***Интегрированное управление границами на железной дороге позволяет обеспечивать современные услуги маршрутных поездов и повышает привлекательность коридора***

Реализация концепций «единого окна» и «экономического оператора» способствует налаживанию бесперебойных перевозок по коридору ТРАСЕКА. Эти вопросы относятся ко всем видам транспорта и более подробно рассматриваются в разделе 3.1.1.

Для железнодорожного сектора реализация концепций «единого окна» и «экономического оператора» (включая предоставление и принятие предварительной информации) означает возможность урегулирования всех пограничных формальностей до физического прибытия поезда в пункт пересечения границы. Поезд может останавливаться на границе только для технического обслуживания и ремонта.

---

***Надежность железнодорожных услуг является ключевым фактором вовлечения в современный логистический бизнес***

Для того чтобы железнодорожный коридор ТРАСЕКА удовлетворял основным требованиям цепочек поставок (например, надежность времени транзита, частота и время отправки рейсов, пригодность маршрутов для грузовых перевозок, координация правил приоритетности, касающихся распределения пропускной способности в рамках грузового коридора, прозрачность ценообразования и простота доступа к рыночным ценам) необходимо реализовать ряд «мягких» мер.



---

**Применение лучших практик электронного обмена данными**

Как подробно описано в разделе 3.4.6, необходимо создание унифицированных систем ЭОД между агентствами, отвечающими за пересечение границ, в целях повышения сокращения сроков транзита и повышения их предсказуемости (по образцу поезда «Викинг»). Должны создаваться нейтральные общедоступные ИТ-платформы для обеспечения своевременной передачи информации по грузам с использованием электронного обмена данными.

---

**Информационный пользовательский интерфейс способен привлечь на железную дорогу новых клиентов**

Необходимо предложить клиентам набор удобных инструментов, позволяющих определить наличие услуг; отслеживать статус груза, автоматически формировать отчеты, контролировать техническое состояние подвижного состава, управлять арендными операциями и договорами, планировать распределение, регулировать простои и задержки, отслеживать пробег, обрабатывать накладные и управлять фрахтовыми ставками.

Эта рекомендация актуальна для всех видов транспорта.

---

**Организация дорожного движения по коридору в качестве предпосылки оптимизации производительности**

Следующие меры необходимы для улучшения общих показателей эффективности железнодорожного сектора:

- Процедуры координации управления дорожным движением вдоль грузового коридора от расчета маршрута до его реализации и мониторинга, включая пограничные процедуры,
- Определение общих целей в отношении пунктуальности и общих принципов управления трафиком в случае нарушения движения поездов в грузовом коридоре,
- Мониторинг эффективности железнодорожных грузовых перевозок в грузовом коридоре.





---

**Единый транспортный документ – лучшая практика, применимая для ТРАСЕКА**

Признание единой железнодорожной накладной ЦИМ / СМГС в регионе ТРАСЕКА будет в значительной степени способствовать повышению конкурентоспособности коридора. Железнодорожные компании в половине стран ТРАСЕКА<sup>10</sup> являются членами Международного комитета железнодорожного транспорта (МКЖТ), который выступает за введение общей накладной, однако более важным является признание со стороны таможенных органов. Например, КТЖ успешно согласовала процедуры, позволяющие минимизировать задержки контейнерного поезда Чунцин-Дуйсбург на казахстанско-китайской границе (где осуществляется переход от ОТИФ к ОСЖД), не будучи членом МКЖТ.

Всем странам ТРАСЕКА рекомендовано поощрять или требовать от их национальных железнодорожных операторов присоединения к МКЖТ и обеспечить признание общей накладной со стороны их таможенных органов.

---

**Сквозной тариф – шаг в направлении железнодорожных решений по доставке «от двери до двери» ...**

Применение конкурентоспособного, предсказуемого, единого сквозного тарифа на всем маршруте является еще одной серьезной проблемой при создании конкурентоспособного коридора. Основными задачами являются:

- разработка тарифа, согласованного всеми сторонами;
- определение обычных параметров маршрута (в том числе маршрутизации, частоты, транзитного времени и т.д.);
- утверждение четкого срока действия (до окончания которого ни одна сторона не может изменить свою часть ставки в одностороннем порядке).

Этот новый тариф должен определить распределение доходов между сторонами.

Страны, участвующие в проекте «Silk Wind», собираются ввести единый тариф на грузоперевозки, что является одной из ключевых предпосылок создания конкурентоспособного маршрута.

---

<sup>10</sup> Армения, Азербайджан, Болгария, Иран, Румыния, Турция и Украина



**...в сочетании с  
прозрачностью и  
предсказуемостью  
ценообразования**

Отсутствие координации между странами-бенефициарами ТРАСЕКА в сфере гармонизации железнодорожных тарифов является одним из существенных препятствий на пути конкурентоспособности коридора ТРАСЕКА. Важно устанавливать расценки прозрачно, предоставляя клиентам гарантии равного отношения к ним, а также обеспечивая конкурентоспособность цен в пределах рынка.

Железнодорожные компании и операторы должны регулярно публиковать обновляемую информацию об условиях использования грузового коридора, а также годовые отчеты, включающие информацию об эффективности железнодорожных коридоров и удовлетворенности клиентов. Такая информация должна быть доступна на веб-сайте каждого провайдера железнодорожных услуг, а также на веб-сайте ТРАСЕКА.

### 3.4.4 Автодорожный сектор

**Цель**

В разделе 3.1.5 настоящего документа описана текущая ситуация в дорожной отрасли и определены существующие проблемы. Цель данного раздела заключается в представлении рекомендаций по преодолению этих проблем в общих рамках мастер-плана.

**Три слоя мастер-плана**

Три слоя мастер-плана затрагиваются следующим образом:

- **Инфраструктурный:** необходимо создавать интермодальные и логистические объекты, позволяющие дорожному сектору играть эффективную роль в единой транспортной системе.
- **Институционально-правовой:** страны должны присоединиться к международным и двусторонним соглашениям, способствующим свободному передвижению транспортных средств, людей и товаров, а также участвовать в их реализации. Требуется согласование стандартов и процедур, в том числе тех, которые влияют на безопасность. Приоритет должен быть отдан профессиональному развитию и повышению квалификации в дорожном секторе.
- **Рыночно-операционный:** необходимо продолжать усилия по совершенствованию пограничных процедур в целях содействия развитию торговли и транзитных перевозок. Также требуется содействие обновлению парка грузовых автомобилей с целью повышения конкурентоспособности и снижения экологического ущерба.



---

## Содержание

Технические рекомендации сформулированы по итогам непрерывного диалога с заинтересованными сторонами, анализа эффективности работы дорожного сектора и планов действий по пилотным проектам. Они также учитывают текущую деятельность ПС и стран-участниц в сотрудничестве с MCAT / NELTI.

В разделе определены ограничения на пути организации бесперебойных автомобильных перевозок и приводится обзор мер, которые уже были согласованы странами-участницами ТРАСЕКА.

Особо подчеркивается необходимость:

- гармонизации стандартов и процедур среди членов ТРАСЕКА, с ЕС и с мировым сообществом в целом за счет присоединения к соглашениям ООН;
- интермодальных связей, опирающихся на инфраструктуру, системы, соглашения и технические возможности.
- устранения препятствий для трансграничных перевозок. Эти препятствия, в основном, носят правовой и процедурный характер и рассматриваются в разделе 3.4.4, но они включают и инфраструктурные ограничения пропускной способности, такие как отсутствие автомобильного доступа к ключевым узлам.

---

**Следующие основные препятствия для бесперебойных автомобильных перевозок грузов и пассажиров должны быть устранены (и в настоящее время устраняются) странами ТРАСЕКА**

- Двусторонние соглашения, предусматривающие неоправданные ограничения, включающие квоты и разрешения, которые снижают возможности для торговли и транзита.
- Потеря времени в пути из-за неэффективных процедур пересечения границ, чрезмерного количества внутренних контрольно-пропускных пунктов в некоторых странах, визовых процедур и т.д.
- Несогласованные таможенные процедуры (отсутствие оборудования, махинации, коррупция и т.д.).
- Высокие официальные сборы и неофициальные поборы на контрольно-пропускных пунктах.
- Различные национальные ограничения на вес и габариты транспортных средств.
- Общая потребность в модернизации парка ТС, приведение грузовиков в соответствие с международными стандартами с точки зрения эффективности, безопасности и вредных выбросов.
- Необходимость повышения профессионального потенциала за счет профессиональной подготовки представителей автотранспортной отрасли и государственных органов, отвечающих за национальные транспортные сети и регулирование отрасли.



---

**Страны-участницы ТРАСЕКА уже согласовали план мероприятий, и постепенно реализуют их**

Одобрённая МПК [«Концепция развития международных автомобильных перевозок вдоль транспортного коридора Европа – Кавказ - Азия \(ТРАСЕКА\)»](#) обязывает страны-участницы ТРАСЕКА систематически осуществлять следующие меры, способствующие повышению эффективности автотранспортной отрасли:

- Упрощение и гармонизация пограничных процедур;
- Снятие ограничений на передвижение грузовых автомобилей и профессиональных водителей в регионе ТРАСЕКА;
- Согласование требований в отношении массы и габаритов транспортных средств;
- Регулирование приоритетности скоропортящихся грузов;
- Совершенствование транскаспийских перевозок Ро-Ро;
- Содействие развитию контейнерных и контрейлерных перевозок через территорию Казахстана, в том числе, гибкие тарифы.
- Применение статей и протоколов ОМС, касающихся транзита, с учетом особых потребностей развивающихся стран.
- Выявление и устранение узких мест и административных барьеров.
- Создание горячих линий на пограничных постах в транзитных зонах ТРАСЕКА.
- Обмен информацией и опытом в области борьбы с коррупцией.
- Сотрудничество с финансовыми институтами в целях разработки проектов по улучшению дорожной инфраструктуры.
- В контексте указанных выше мер присоединение к соответствующим международным конвенциям и их реализация, сотрудничество с международными организациями.

---

**Нормативные и другие нефизические узкие места существенно затрудняют упрощение процедур торговли и реагирование дорожной отрасли на требования цепочек поставок**

Стандарты и процедуры должны быть согласованы с применяемыми на международном уровне. В этих целях ЕС может оказать содействие.

Страны ТРАСЕКА должны воспользоваться технической помощью, предоставляемой ЕС в сфере гармонизации национального законодательства и укрепления правоприменительных мер за счет прозрачности процессов мониторинга.



---

***Инфраструктура:  
последовательное  
улучшение сообщения  
с логистическими  
центрами и узлами, а  
также между ними***

Перечисленные выше меры являются значимыми для мастер-плана и поддерживаются его выводами.

Технические рекомендации подчеркивают важность интермодальных связей, создание логистических цепочек и связность сетей – в соответствии с принципами транспортных процессов Восточного партнерства в странах ЕИСП и ЦАРЭС в Центральной Азии и на Кавказе.

Следовательно, приоритет отдается проектам, которые непосредственно содействуют развитию интермодальных транспортных и логистических объектов и услуг.

---

***Государственная  
поддержка необходима  
для обеспечения  
адекватного  
автомобильного  
доступа к  
логистическим  
центрам и другим  
узлам, таким как  
морские порты***

Наличие надежного автомобильного доступа является одним из ключевых условий привлекательности логистического узла.

В некоторых случаях, например, в Актау, адекватный автодорожный доступ к порту позволит не только улучшить в будущем подъезд грузовых автомобилей к логистическому центру, но также смягчить узкое место и создать недостающее звено в коридоре ТРАСЕКА. Ведущая к порту автодорога нуждается в капитальном ремонте, чтобы она могла справиться с текущей и будущей транспортной нагрузкой.

Создание надлежущей подъездной дороги также необходимо для площадок, отобранных для международных логистических центров в Киеве и Тбилиси.

Есть положительные примеры государственной поддержки в плане организации дорожного доступа к основным логистическим объектам в Армении и Молдове, где необходимая инфраструктура включена в правительственные приоритетные программы с учетом передовой практики ТРАСЕКА. В Азербайджане доступ к МЛЦ обеспечивается подъездной дорогой к новому порту в поселке Алят, где расположен логистический центр.

---

***Концепция перевозок  
Ро-Ла и  
соответствующие  
объекты***

В крупных хабах, имеющих железнодорожный доступ, необходимо развивать решения для ускорения комбинированных перевозок, в том числе, создавать объекты для обслуживания перевозок Ро-Ла. Помимо экологичности, перевозки Ро-Ла дают пользователям транспортных услуг следующие преимущества:

- Экономия эксплуатационных расходов - топливо, дорожный налог, амортизация и износ грузовиков;
- Освобождение грузовиков от транзитных ограничений между странами;
- Избежание пробок и очередей в пунктах контроля грузовых автомобилей и пограничных пунктах;
- Улучшение планирования рейсов и сроков поставки;
- Повышение безопасности дорожного движения.



---

**Модернизация парка грузовых автомобилей – давно назревшая необходимость**

Страны ТРАСЕКА должны совместно работать над созданием благоприятных условий для модернизации автопарка, участвующего в международных автомобильных перевозках, а также для мультимодальных цепочек с участием автомобильного транспорта.

Попытки привлечения перевозчиками недорогих кредитов для модернизации автопарка не увенчались большим успехом. Альтернативой является содействие развитию лизинга транспортных средств для повышения конкурентоспособности региональной отрасли грузоперевозок.

---

**Обучение и повышение квалификации должно проводиться силами зарекомендовавших себя провайдеров**

Странам ТРАСЕКА рекомендовано повышать качество обучения и профессиональной подготовки (в частности, развивать кадровый потенциал водительского и руководящего состава автотранспортных компаний и соответствующих государственных органов).

[МСАТ](#) и [ФИАТА](#) предлагают наилучшие практические стандарты в подготовке кадров дорожной отрасли, и страны ТРАСЕКА должны воспользоваться преимуществами этих достижений.

Содержание обучения должно быть сконцентрировано на мультимодальных возможностях и вовлечении дорожной отрасли в современные логистические концепции.

---

**Реализация [Плана действий](#), разработанного в рамках реализованного при финансировании ЕС проекта ТРАСЕКА «Безопасность и надежность наземного транспорта»**

---

Настоящий мастер-план поддерживает технические рекомендации в отношении безопасности и надежности наземного транспорта, разработанные и утвержденные странами-участницами в рамках [Плана действий](#) ТРАСЕКА на 2012-2016 гг.



---

**Поддержку и техническую помощь можно получить из многих международных источников**

Субъекты права в области автомобильного транспорта контактируют на политическом уровне с различными профессиональными автотранспортными организациями или другими многосторонними объединениями. Платформы этих организаций следует использовать для урегулирования следующих вопросов:

- Пересмотр существующих двусторонних соглашений с точки зрения их соответствия требованиям ВТО в отношении свободы транзита, доступа на рынки и национальных режимов;
- Продвижение дальнейшего развития системы многосторонних разрешений в регионе ЧЭС;
- Поддержание и совершенствование системы многосторонних разрешений ЕКМТ.

Эта работа должна проводиться целенаправленно и постоянно в рамках соответствующих форумов вместо распыления усилий среди многочисленных платформ.

Аналогично, странам-участницам рекомендуется присоединиться к соответствующим соглашениям ООН в целях стандартизации требований к транспортным средствам, процедур контроля, дорожных знаков и систем сигнализации в соответствии с международными нормами, принятыми в ЕС. В этой области может быть предоставлена техническая помощь со стороны ЕС.

---

**Процедуры пересечения границ должны соответствовать лучшей международной практике**

Доставка точно в срок требует беспрепятственной транспортировки между пунктами отправления и назначения. Приведенные ниже меры способствуют сокращению транзитного времени и повышают предсказуемость сроков доставки:

- «Зеленые полосы» TIR в пунктах пересечения границ;
- Электронные таможенные предварительная декларация;
- Внедрение системы «единого окна»;
- Введение и совершенствование совместной проверки транспортных средств в пунктах пересечения границы;
- Повышение прозрачности и подотчетности пограничного контроля и других учреждений.

### **3.4.5 Внутренние водные пути**

---

**Цель**

В этом разделе приведены общие и технические рекомендации для сектора внутренних водных путей, основанных на ситуации, сложившейся в речной системе Дуная и Днепра и описанной в разделе 3.1.6.



---

### **Три слоя мастер-плана**

Приведенные рекомендации соотносятся с тремя слоями мастер-плана следующим образом:

- **Инфраструктурный:** серьезные инфраструктурные улучшения необходимы во всем навигационном бассейне, требуется модернизация портов и смежной инфраструктуры наземного транспорта. Это требует международного сотрудничества и участия заинтересованных сторон.
- **Институционально-правовой:** определение политики сектора требует получения надежных данных и приверженности со стороны всех уровней власти и частного сектора. Необходимо обновление законов (возможно, по примеру EUSDR) и рационализация институциональных обязанностей.
- **Рыночно-операционный:** рекомендации включают действия, направленные на привлечение нынешних игроков рынка к участию в интермодальных цепочках поставок. Это повлечет за собой привлечение более ценных грузов, особенно контейнерных грузов, которые требуют регулярных, надежных графиков и современных логистических услуг.

---

### **Содержание**

В разделе представлены практические шаги и представлена методика, при помощи которой можно решать проблемы, которые были определены как представляющие основные препятствия на пути устойчивого развития внутреннего водного транспорта в странах ТРАСЕКА.

Раздел начинается с представления общих рекомендаций, которые являются общими для обеих рек. Затем приводятся конкретные рекомендации в соответствии с тремя слоями мастер-плана для Дуная и Днепра в отдельности.

К ним относятся: меры по модернизации инфраструктуры, которые уже определены, необходимы и требуют сотрудничества между прибрежными государствами, модернизация флота, новые законы, правила и распределение обязанностей между учреждениями, а также взаимодействие с частным сектором.

Рекомендуется создание региональных рабочих групп, деятельность каждой из которых будет сосредоточена на логистическом хабе, расположенном на одном из внутренних водных путей с привлечением всех заинтересованных сторон.

---

### **Общие рекомендации для системы внутренних водных путей ТРАСЕКА – Дуная и Днепра**

Два судоходных внутренних водных пути в регионе ТРАСЕКА - Дунай, протекающий по территории или между Болгарией, Молдовой, Румынией и Украиной, а также Днепр в Украине - в настоящее время не могут полностью реализовать свой потенциал в качестве транспортных путей.





---

**Регулярность услуг –  
изучение лучших  
практик**

С учетом ориентации на транспортировку дешевых сыпучих грузов трамповыми судами, независимые речные транспортные операторы как на Днестре, так и на Дунае не стремятся к предоставлению плановых и надежных услуг. Соответственно, текущая модель грузоперевозок определяет уровень сервиса. Поэтому внутренний водный транспорт не может конкурировать с решениями быстрой доставки «от двери до двери», предлагаемых автомобильным транспортом и с привлекательными коммерческими условиями железнодорожных перевозок.

Тем не менее, заинтересованные стороны признают важность изучения и использования лучших европейских практик. Начало формироваться видение в отношении контейнерных перевозок.

---

**Применение европейских  
моделей**

Опыт ЕС показывает, что внутренний водный транспорт может быть успешно интегрирован в цепи поставок. Наиболее ярким примером являются объемы контейнерных перевозок по Рейну на уровне 2 млн TEU (за 2012 год).

---

**Регулярность и  
надежность**

Система ВВП ЕС опирается на регулярные и надежные услуги, обеспечивающие сроки транзита, сопоставимые с автомобильными и железнодорожными перевозками, и поэтому приемлемые для торговли.

---

**Интермодальные  
операции**

Система ЕС также позволяет осуществлять интермодальные операции, что влечет за собой снижение заторов и вредных выбросов на автомобильных и железных дорогах. Кроме того, это дает морским портам возможность направить растущие объемы контейнерных грузов во внутренние сухие порты / склады, тем самым сокращая площади (иногда скудные и всегда дорогие) для хранения полных и пустых контейнеров и освобождая их для более рентабельных целей.

---

**Конкурентоспособное  
ценообразование  
«Зеленый» транспорт и  
региональное развитие**

Не в последнюю очередь это приводит к уменьшению транспортных расходов и, следовательно, стоимости товаров для конечного потребителя.

Но в случае с внутренним водным транспортом в ЕС речь идет не только о более экологически чистом и дешевом виде транспорта. Использование ВВП позволяет правительствам и региональным органам власти улучшать территориальное и городское планирование, а также оживлять менее развитые регионы, обедневшие пригороды или промышленные районы.

Внутренние водные пути выполняют более широкую социальную функцию, чем автомобильные или железные дороги, поскольку они могут быть использованы для многих других целей, помимо транспортировки.



---

**Мультимодальность как условие устойчивого развития перевозок тарных грузов на Днестре и Дунае**

Общей чертой, которая отличает и Дунай, и Днепр от других систем ВВП, таких как западноевропейские реки, состоит в том, что навигация там носит сезонный характер в силу климатических причин (засухи, наводнения, обледенения). В целях обеспечения устойчивого развития тарных грузопотоков, любой план должен предусматривать речную перевозку в сочетании с другими видами транспорта.

---

**Комплексное и ориентированное на перспективу определение рынка является первым шагом перед планированием стратегий развития ВВП**

О решающем значении этого шага обычно забывают государственные органы и министерства в странах ТРАСЕКА, которые полагаются только на официальные данные. Опыт показывает, что такие данные часто являются неисчерпывающими, неточными, устаревшими и, в зависимости от (официальных) источников, противоречивыми. По всей видимости, это не позволяет государственным чиновникам принимать оптимальные решения.

Прежде чем разрабатывать стратегии или составлять планы по реконструкции портовых сооружений, обновлению речного флота, проектированию логистических центров вдоль рек, сопутствующим «мягким» мерам и т.д., министерствам транспорта рекомендуется четко определить:

- существующий рынок речных перевозок (грузоотправители, товары, объемы перевозок, пункты отправления и назначения, размеры партий и т.д.);
- объемы грузов, перевозимые другими видами транспорта или по другим маршрутам, которые могут быть переориентированы на речной транспорт;
- кратко- и среднесрочные перспективы развития.

Соответствующее исследование должно различать не между навалочными и штучными грузами, а скорее между грузами, пригодными либо непригодными для контейнеризации.

---

**Определение условий для управления ВВП в странах ТРАСЕКА - опыт EUSDR – четкие политические рамки**

Стратегия ЕС для Дунайского региона (EUSDR), несмотря на имеющиеся недостатки, представляет собой наилучшую практику с точки зрения охватываемых тем и диапазона приоритетов. EUSDR предлагает модели, которые могут быть использованы прибрежными странами ТРАСЕКА при определении глобальной стратегии использования их внутренних водных путей.

---

**Образец спектра законов и правил**

Этот опыт может быть использован для обновления во всех четырех странах ТРАСЕКА существующих законов и правил, касающихся речного транспорта, обслуживания водных путей и управления перевозками. EUSDR предлагает модель для законодательного регулирования охраны окружающей среды, регионального развития и распределения прав и обязанностей, а также ресурсов между центральными, региональными и местными органами власти.



---

**Четкие политические рамки**

Существующие правила не образуют основы, определяющей общие и конкретные цели, а также социально-экономические выгоды, ожидаемые от использования ВВП. Странам рекомендуется работать в этом направлении. Различные государственные ведомства отвечают за различные, иногда пересекающиеся вопросы и подотчетны соответствующим министерствам. Межведомственные консультации и обратная связь с помощью модели EUSDR позволили бы обеспечить большую полноту и последовательность.

Молдова добилась значительного прогресса в этом направлении, и ей следует продолжать свои усилия. Румынии и Болгарии все еще нужно работать над реализацией своих обязательств по сотрудничеству. Нормативно-правовая база Украины ориентирована, главным образом, на грузовые перевозки. Рекомендуется, чтобы Украина повысила политический уровень мер, связанных с ВВП.

---

**Объединение усилий заинтересованных сторон**

Устойчивая политика может быть реализована только при тесном и постоянном участии всех заинтересованных сторон. Министерства, государственные учреждения, судоходные компании, порты и трейдеры должны вносить свой вклад в процесс принятия решений. То же самое относится к прибрежным муниципалитетам, местным и региональным властям и объединениям пользователей.

---

**Установление правил игры**

Тем не менее, в обязанности правительств входит формулировка общих целей, разработка руководящих принципов и правил игры. Они должны содействовать поддержанию баланса между противоречивыми требованиями.

---

**Продвижение сотрудничества с частным сектором**

Необходимо участие специалистов транспортной отрасли и лиц, принимающих решения (национальных и зарубежных), а также создание бизнес-сообщества в целом. Реализация такого участия остается ключевой проблемой в большинстве стран ТРАСЕКА, не в последнюю очередь, в обоих членах ЕС.



---

**Коммуникация с грузоотправителями и перевозчиками поддерживает маркетинговое продвижение внутреннего водного транспорта**

Национальные статистические институты, порты и другие государственные органы, конечно же, предоставляют полезные наборы данных. Однако, как уже отмечалось в других частях настоящего отчета, надежное прогнозирование изменений этих цифр и получение динамического видения требует проведения исследований в тесном сотрудничестве с ключевыми игроками частного сектора, участвующих в торговле, промышленности и речном транспорте.

Это может и должно также использоваться для установления выгодных взаимоотношений с грузоотправителями, которые находятся в поисках надежных альтернативных видов средств транспортировки.

Процесс консультаций будет представлять собой уникальную возможность для министерств, чтобы собрать из первых рук информацию от пользователей в отношении их планов, проектов, пожеланий, ожиданий и трудностей.

В свою очередь, министерства должны были бы объяснять свои политические курсы, меры и стимулы, направленные на расширение использования внутреннего водного транспорта.

---

**Необходимо создание рабочих групп, включающих представителей государственных и частных субъектов**

Указанные контакты и обмен информацией должны быть оформлены в форме регулярных заседаний рабочих групп, ведение учета информации и составления совместных планов действий.

---

**Политика и планы развития внутреннего водного транспорта должны базироваться на реальных фактах, а не на словах**

В более широком смысле, с использованием предлагаемой методологии центральные органы власти могли бы получить неискаженное и всестороннее представление о бизнес-деятельности. Это, в свою очередь, помогло бы им сформировать, адаптировать или изменить свой политический курс и поставить перед собой реалистичные и измеримые цели.

---

**Технические рекомендации для системы ВВП ТРАСЕКА – специфика Дуная**

Ниже представлены технические рекомендации отдельно для Дуная и Днестра.



---

**Дунай**

**Нижний Дунай**

*Привлечение  
контейнеров и  
сокращение доли  
навалочных грузов*

В этой части реки возможности развития рынка и операционной деятельности затрудняются из-за инфраструктурных условий. Основной поток грузов на Нижнем Дунае достигает порта Констанца через канал Черное море - Дунай. Будущее развитие ситуации на этом участке реки (берущей начало в Германии и протекающей через страны Центральной и Восточной Европы) зависит от возможностей организации регулярных грузовых перевозок на короткие и средние расстояния.

Высококачественные услуги - то есть частые рейсы, доставка «от двери до двери», сбор, обнаружение и отслеживание грузов - имеют большое значение для перевозок дорогостоящих товаров в контейнерах или штучных грузов (например, новых автомобилей) в и из Констанцы, крупнейшего порта Черного моря.

---

*Модернизация  
инфраструктуры  
позволит повысить  
надежность навигации и  
графиков*

Таким образом, обеспечение бесперебойного судоходства в навигационный период на Нижнем Дунае является необходимым условием для привлечения устойчивых потоков контейнерных грузов и отхода от перевозок, в основном, дешевых навалочных грузов.

Необходимые меры по модернизации инфраструктуры в целях обеспечения постоянной минимальной глубины и стабильного фарватера на этом участке реки, разделяющем Румынию и Болгарию, были определены давно. Однако, несмотря на наличие финансирования ЕС, их реализация была отложена (в некоторых случаях не совсем обоснованно) из-за экологических проблем в Румынии. При этом на задний план были отодвинуты все остальные соображения - в том числе, социально-экономические, а также проблемы безопасности. По всей вероятности, необходимо принятие решения на политическом уровне, чтобы сдвинуть ситуацию с места, т.е. разрешить начало работ при одновременном смягчении их последствий в целях соблюдения основных и более реалистичных экологических требований.



---

**Отказ от подхода конкуренции между придунайскими странами и формирование кластеров**

Односторонние действия отдельных стран с течением времени не привели к улучшению общей привлекательности регионов Нижнего и Морского Дуная. Страны должны изменить эту практику и применять более скоординированный подход.

Транснациональное сотрудничество успешно развивается и в других европейских регионах, не умаляя значение конкуренции. Оно подчеркивает важность взаимодополняемости различных игроков, что позволяет обеспечить наиболее эффективное использование их индивидуальных сильных сторон, а не играть друг против друга.

В регионах Нижнего и Морского Дуная это должно привести к образованию кластеров (например, Русе-Джурджу для обслуживания одной зоны охвата вокруг Бухареста; Брэила/Галац-Джурджулешты-Рени/Измаил для организации совместных фидерных сервисов в области контейнерных перевозок). Это позволило бы участникам координировать свои планы, а также совместно содействовать продвижению их регионов и кластеров.

---

**Вопросы контейнерных перевозок необходимо решать с учетом специфики**

Рабочие группы ВВП должны разработать конкретные планы развития контейнерных перевозок с постановкой следующих целей:

---

*Логическое разделение бассейнов рек в целях специализации*

- Для осуществления операций целесообразно логически разделить бассейны рек на несколько регионов, каждый из которых будет обслуживаться полностью интермодальным контейнерным хабом, работающим как местный логистический центр распределения (например, Морской Дунай может быть разделен на румынский участок с центром в Галаце, молдавский участок вокруг Джурджулешт, включая Рени, и украинский участок вокруг Измаила).

---

*Логистические центры, ориентированные на спрос – масштабная экономия*

- Для обеспечения оптимального использования контейнерного оборудования следует создать ограниченное число таких логистических центров, отобранных на основе их способности к концентрации максимальных объемов грузов, в частности, пригодных для контейнеризации навалочных экспортных грузов, таких как зерно.

---

*Прогнозы грузопотоков для определения потенциала*

- Прогнозирование объемов и времени, необходимого для перераспределения долей грузов а) от навалочных к контейнерным и б) от автомобильных и железнодорожных перевозок на внутренний водный транспорт в период навигации.



## Логистические процессы и морские магистрали II

---

*Ориентированность  
услуг на цепочки  
поставок*

- Определение сезонности перевозок уже существующих контейнерных грузопотоков и грузов, потенциально пригодных для перевозки в контейнерах

---

*Взаимодополняемость, а  
не односторонние  
действия*

- Расчет не только на преобладание конкуренции, но и на потенциальную взаимодополняемость автомобильного и железнодорожного транспорта с речным транспортом и определение оптимальных путей для достижения эффективного взаимодействия между всеми тремя видами транспорта в любое время.

---

*Предложение  
сопутствующих услуг в  
кластере для  
привлечения  
пользователей*

- Согласование (возможно, варьируемых) параметров планируемых к реализации услуг водного транспорта (размер судов / барж, частота рейсов, маршруты, оборачиваемость, выбор черноморских портов в качестве перевалочных узлов и т.д.). Очевидно, что создание совместного сервиса по контейнерным перевозкам на морском участке Дуная требует тесного сотрудничества между рабочими группами по вопросам ВВП, с участием представителей Румынии, Молдовы и Украины.

---

**Днепр**

На Днестре технические рекомендации по вопросам, относящимся к политико-институциональному слою, имеют большое значение для улучшения конкурентных позиций с точки зрения речной инфраструктуры и рынка.



---

**Правовые рамки функционирования внутреннего водного транспорта в Украине должны быть полностью пересмотрены**

Для Украины рекомендуется предпринять следующие шаги в целях устранения ряда правовых и организационных препятствий:

- Принятие существующего проекта закона «О внутренних водных путях Украины» (или его пересмотренной версии), определяющего взаимные обязательства и обязанности государства, с одной стороны, и заинтересованных сторон речного базирования, представляющих государственный и частный сектор, с другой стороны.
- Разработка и внедрение упрощенного таможенного режима для каботажных перевозок между украинскими морскими портами, а также между морскими и речными портами, в отношении всех видов грузов, включая контейнерные и проектные грузы.
- Введение таможенных процедур, признающих речные порты назначения и происхождения в качестве пунктов пересечения границы, для судов, проходящих часть пути по внутренним водным путям и часть пути в море в международных водах с заходом (-ами) в иностранный порт (-ы), а также упрощенных процедур в пунктах пересечения границы на входе / выходе из Днепра в Херсоне, без физического досмотра груза.
- Принятие специального закона о контейнерных мультимодальных перевозках (в дополнение к действующему Закону «О морских портах»).

---

**Совместные действия бизнеса и государственного сектора**

Как уже отмечалось ранее, государство и частный бизнес работают отдельно, а традиции беспроигрышного сотрудничества в духе «win-win» (и ГЧП) еще предстоит распространить в странах ТРАСЕКА.

В Украине, например, государству удалось объединить усилия с частным сектором и создать тримодальные логистические / распределительные центры на Днестре (в Херсоне, Днепропетровске, Киеве), а также обеспечить их автомобильное и железнодорожное сообщение со странами ЕС. При этом используется «ширококолейная металлургическая линия» (LHS) протяженностью 400 км, проходящая от украинской границы до важного логистического узла Славкув в Польше.





**Технологии и процедуры в Украине должны быть модернизированы и стандартизированы**

**Необходимо восстановить обучение персонала ВВП**

Возрождение системы ВВП Украины зависит также от следующих рекомендуемых действий:

- Инвестиции в модернизацию портовой и речной инфраструктуры, а также в обновление флота речных судов.
- Стандартизация технологий и процедур, эквивалентных тем, которые используются европейскими соседями Украины.
- Возрождение профессиональной подготовки речного персонала. Проект уже существует: «Развитие государственной концепции создания и развития логистической структуры перевозок и распределения в приднепровских регионах Днепра, а также содействие подготовке соответствующих кадров».

### **3.4.6 Связи с внутренними районами, мультимодальные и логистические возможности**

#### **Цель**

В разделе 3.1.7 был дан обзор ситуации и проблем, касающихся связей с внутренними районами, а также мультимодальных перевозок и логистики. В данном разделе представлены технические рекомендации, направленные на решение этих проблем, поскольку они влияют на реализацию целей ТРАСЕКА в рамках мастер-плана. Конкретные рекомендации в отношении последующих шагов на уровне отобранных пилотных проектов логистических центров ТРАСЕКА изложены в разделе 3.6.

#### **Три слоя мастер-плана**

Рекомендации имеют широкий спектр и сочетают в себе элементы всех трех слоев мастер-плана: инфраструктурного, институционально-правового и рыночно-операционного. Создание и эксплуатация соответствующей инфраструктуры, зависящее от наличия благоприятной институционально-правовой среды, позволит обеспечить более конкурентоспособное развитие ТРАСЕКА со способностью гибко реагировать на изменения рынка.

#### **Содержание**

В начале раздела предложено принять единое определение характеристик и функций логистического центра, как указано в разделе 3.1.7, включая не только физическое местоположение, необходимые объекты и сооружения, но и структуру собственности и управления.

Далее следует более подробное определение, и объясняются принципы оптимального взаимодействия логистики и различных видов транспорта, а также способы координации заинтересованных сторон для достижения эффекта синергии.



---

**Определения международных логистических центров / логистических платформ в странах ТРАСЕКА должны быть формализованы в соответствии с международными стандартами и требованиями пользователей**

Термин «логистический центр» широко используется в официальных изданиях и прессе в странах-бенефициарах, означая, как правило, самостоятельный объект в управлении одного оператора, в некоторых случаях соединенный с единственным видом транспорта или управляемый ключевым игроком рынка транспортных услуг.

Во избежание путаницы и четкого определения проектов, планируемых к осуществлению при государственной поддержке в странах-бенефициарах ТРАСЕКА, ранее в настоящем документе были перечислены критерии международного логистического центра в понимании данного мастер-плана.

Рекомендуется ввести определение международного логистического центра / логистической платформы в нормативно-правовые документы в странах-бенефициарах.

---

**Международный логистический центр / логистическая платформа должны работать под управлением нейтрального оператора**

Концепция международного логистического центра предполагает обработку контейнеров или других ИТЕ и размещение на его территории различных транспортных и логистических операторов, инвесторов и поставщиков услуг. Цель состоит в том, чтобы привлечь на территорию центра максимальное количество операторов из различных областей логистики и транспорта.

При этом понятие международного логистического центра выходит за рамки функций только сухого порта.

Поэтому общее руководство международным логистическим центром должно осуществляться нейтральной управляющей компанией / органом управления во избежание конкуренции с арендаторами.

Этот критерий может быть обеспечен либо путем передачи основной доли в управляющей компании местным и центральным органам государственной власти (не государственным транспортным компаниям), либо путем приглашения специализированной компании / девелопера при условии отсутствия каких-либо конфликтов интересов с арендаторами.



---

**Международный логистический центр / логистическая платформа должны быть подключены как минимум к двум видам транспорта (например, автомобильному и железнодорожному транспорту)**

Государственная поддержка должна быть расширена для создания международных логистических центров и сети региональных мультимодальных терминалов и логистических центров. Это оправдано необходимостью:

- укрепления мультимодального потенциала стран-бенефициаров и развития мультимодальных цепочек поставок;
- повышения степени контейнеризации;
- поддержки смещения грузопотоков на другие виды транспорта;
- сокращения вредных выбросов и
- содействия развитию экологически менее вредных видов транспорта (каботажное судоходство, железные дороги и внутренние водные пути).

Качество автомобильного и железнодорожного сообщения является решающим фактором для привлекательности любого логистического центра, и совершенствование этих видов транспортного доступа в значительной степени является государственной задачей. Задачи создания или усовершенствования транспортного доступа к международным логистическим центрам должны быть включены в национальные планы стран ТРАСЕКА по развитию инфраструктуры или предусмотрены в рамках уже запланированных авто- или железнодорожных инвестиционных проектов.

---

**Выбор местоположения является ключевым фактором успеха для развития МЛЦ**

Для логистических операторов, складских операторов и поставщиков услуг с добавленной стоимостью близость площадки к местонахождению их основных клиентов (с точки зрения времени и расстояния) является ключевым фактором принятия решения в отношении размещения операционной базы.

Другим фактором является хороший транспортный доступ к национальной и региональной транспортной сети.

Естественно, что расходы, связанные с использованием площадей и услуг в МЛЦ, должны определяться на основе конкуренции на местном рынке недвижимости.

В большинстве стран ТРАСЕКА опыт планирования и создания новых МЛЦ отсутствует. В связи с этим потребуется международная техническая помощь для продолжения реализации финансируемых ЕС проектов по развитию МЛЦ в рамках коридора ТРАСЕКА.

Предлагается провести анализ спроса на создание новых / дополнительных МЛЦ вблизи основных городских центров в Центральной Азии, в окрестностях Киева (столица Украины) и Кишинева (столица Республики Молдова).



---

***Международные логистические центры требуют наличия достаточных площадей для логистических операторов и услуг с добавленной стоимостью***

Большинство существующих железнодорожных контейнерных терминалов исторически расположено вблизи городских центров и имеет ограниченное пространство для расширения.

При планировании международного логистического центра необходимо предусмотреть достаточные площади для размещения логистических операторов и провайдеров услуг с добавленной стоимостью, в том числе производств, требующих сложных логистических операций.

Однако развитие территории должно осуществляться поэтапно, в соответствии с требованиями рынка и с учетом привлекательности соответствующей площадки по сравнению с другими возможными инвестиционными объектами.

Крупномасштабное приобретение земли неподалеку от основных городских центров является дорогостоящей и коммерчески рискованной сделкой для частной компании, с учетом коммерческих убытков в результате сохранения незастроенных участков под дальнейшее расширение в средне- и долгосрочной перспективе. Поэтому в Европе, в рамках различных схем ГЧП, государственный сектор играет ключевую роль, либо путем приобретения земельных участков для будущего развития МЛЦ, после чего государство инвестирует средства в подготовку земельных участков для будущих инвесторов, либо путем поддержки приобретения земли для этих целей.

Расположенные внутри страны логистические платформы / МЛЦ играют ту же роль в транспортной сети, что и новые порты, аэропорты, автодороги или железнодорожные линии национального значения. Таким образом, аналогичные схемы ГЧП должны разрабатываться в странах ТРАСЕКА для реализации проектов МЛЦ, с обеспечением достаточных площадей для их поэтапного, долгосрочного развития.

---

***Мультимодальные цепочки поставок требуют регулярных, надежных операций маршрутных поездов между портами и логистическими платформами / МЛЦ, расположенными во внутренних районах***

Еще на этапе разработки концепции будущие МЛЦ должны рассматриваться в качестве основных хабов для развития маршрутов блок-поездов.

Это требует тесного сотрудничества, на стадии подготовки концепции и в ходе реализации проекта, с национальной железнодорожной компанией, специализированными контейнерными операторами, международными операторами маршрутных поездов, портами и логистическим сообществом.

Рекомендуется создание рабочих групп и постоянных дискуссионных панелей с участием всех (национальных и международных) заинтересованных сторон, в целях обеспечения скоординированного развития МЛЦ.



**Развитие МЛЦ / логистических платформ требует координации со всеми вовлеченными государственными органами**

Как и в рамках операционной деятельности порта или аэропорта, МЛЦ / логистические платформы предполагают, что все органы, ответственные за экспортно-импортные и транзитные операции (за исключением пограничников на внутренних объектах) присутствуют на площадке и эффективно выполняют свои обязанности.

Рекомендуется заранее согласовывать с этими органами объемы необходимых инвестиций, распределение персонала и т.д., так как для процедур выделения средств из государственного бюджета требуется время.

### 3.5 ТРАСЕКА и связи с ЕС

**ЕС стремится к реализации единой транспортной сети ТЕН-Т сети к 2030 году**

Имеется глубокая приверженность идее создания основной транспортной сети в рамках ЕС – единой сети, обслуживающей единый рынок. Этот принцип был четко выражен в 2011 году в Белой книге «Дорожная карта ЕС к единой европейской транспортной зоне», а также в 2013 году, когда Европейская комиссия, Совет и Парламент совместно решили «преобразовать существующее лоскутное одеяло из европейских автодорог, железных дорог, аэропортов и каналов в единую транспортную сеть (ТЕН-Т)»<sup>11</sup>. Целевой срок: 2030 год. В среднесрочной перспективе основное внимание должно быть уделено следующим аспектам:

- заполнение недостающих трансграничных звеньев;
- устранение узких мест;
- повышение привлекательности сети.

В качестве наиболее важных элементов основной транспортной сети были определены:

- трансграничные проекты;
- интероперабельность;
- интермодальность.

Очевидно, что реализация этой амбициозной программы включает много аспектов, включая строительство и модернизацию инфраструктуры. Однако правовые, институциональные и технологические аспекты имеют решающее значение, и их реализация, по всей видимости, будет наиболее сложной.

<sup>11</sup> Пресс-релиз, ссылка на цитату вице-президента Еврокомиссии Сийма Калласа (europa.eu, 13 мая 2013 г.).



---

**Сектор полноценно развитой логистики является предпосылкой успешности сети TEN-T**

Хорошо известно, что логистические объекты и услуги и соответствующая нормативно-правовая база играют все более важную роль в области транспорта и торговли. Они содействуют развитию цепочек поставок, позволяют достичь более устойчивого использования природных ресурсов, способствуют созданию новых рабочих мест и, в конечном счете, социальному развитию. Современная концепция цепочки поставок аннулирует устаревшие разграничения между услугами промышленности, торговли и транспорта, комбинируя их. В этой связи в ЕС был принят План действий по логистике, включающий пять основных направлений:

- Инновации, особенно в области ИКТ;
- Упрощение документации и административных процедур;
- Качество, в том числе устранение узких мест и повышение профессиональной квалификации;
- Зеленые коридоры в городских районах и вдоль оживленных транспортных магистралей, направленные на охрану окружающей среды и повышение безопасности;
- Обновление нормативно-правовой базы, особенно в связи со стандартизацией грузовых единиц и транспортных средств.

---

**Отбор проектов TEN-T способствует повышению устойчивости**

На территории ЕС и в контексте отбора проектов TEN-T особое внимание уделяется вопросам экономической эффективности и охраны окружающей среды - в частности, реализации цели ЕС по сокращению выбросов парниковых газов (ПГ)<sup>12</sup>. Следует отметить, что из 30 приоритетных проектов, определенных для развития TEN-T:

- 18 проектов являются железнодорожными;
- 3 - смешанные железно- и автомобильные проекты;
- 2 - проекты внутренних водных путей, а также
- 1 – проект, относящийся к морским магистралям<sup>13</sup>.

Результатом предпринятых по инициативе ЕС мер стало создание рабочих органов, в частности, ассоциации EcoPorts, деятельность которых направлена на разработку стандартов и инструментов, позволяющих транспортно-логистическим операторам и пользователям улучшить экологические параметры их деятельности при достижении большей бизнес-эффективности.

---

<sup>12</sup> Для транспортного сектора поставлена цель снижения выбросов ПГ к 2050 году на 60%, по сравнению с 1990 годом. Это предполагает среднегодовое снижение на 1,5%.

<sup>13</sup> Источник: [http://tentea.ec.europa.eu/en/ten-t\\_projects/30\\_priority\\_projects/](http://tentea.ec.europa.eu/en/ten-t_projects/30_priority_projects/)



### Врезка 13: EcoPorts в ЕС

**ЕОМП:** история EcoPorts начинается с создания Рабочей группы по вопросам портов, которая была учреждена Европейской комиссией в 1974 году и состояла из представителей портовых властей, администраций и ассоциаций крупнейших портов Норвегии и ЕС. К началу 1993 года эта группа сформировала Европейскую организацию морских портов (ЕОМП), независимую организацию со штаб-квартирой в Брюсселе, лоббирующую интересы портов и ориентированную на решение различных политических и технических вопросов.

**EMAS:** прорыв в деле экологически безопасного управления портами наступил после принятия Европейской нормы 1836/93, установившей EMAS (правила по экологическому менеджменту и экологическому аудиту) для компаний промышленного сектора.

С момента принятия правила EMAS обновлялись дважды. В 2001 году правила EMAS II были распространены на все сектора экономики, в том числе государственные и частные услуги, а также усилены за счет интеграции требований экологического менеджмента ИСО 14001. Следующий пересмотр был закреплен Регламентом (ЕС) № 1221/2009 (EMAS III), который вступил в силу в январе 2010 года.

EMAS представляет собой всемирно применимый, но добровольный инструмент экологического менеджмента, открытый для всех категорий государственных и частных организаций, который позволяет им оценивать свои экологические показатели, управлять ими и постоянно улучшать их. Регламент EMAS устанавливает все требования, которые должны быть выполнены для того, чтобы получить регистрацию. На сегодняшний день насчитывается более 4600 зарегистрированных организаций.

Новая основная черта EMAS III направлена на гармонизацию процесса отчетности о природоохранной деятельности, требуя от участников предоставлять отчеты по КПЭ в шести ключевых экологических областях:

- Энергоэффективность (измерение годового потребления энергии и процент производства на основе возобновляемых источников энергии);
- Материалозаэффективность (годовой массовый расход различных материалов);
- Годовое потребление воды;
- Управление отходами (годовой объем отходов по типам и общее годовое производство опасных отходов);
- Биоразнообразие: использование земли (в м<sup>2</sup> застроенной площади);
- Годовой объем выбросов парниковых газов и общих выбросов в атмосферу.

**EcoPorts:** важные инициативы ЕОМП были закреплены в первом Экологическом кодексе в 1994 году, что привело к созданию ассоциации EcoPorts спустя несколько лет.

В рамках научно-исследовательских и девелоперских инициатив, осуществляемых при финансовом участии Еврокомиссии, EcoPorts объединяет университеты, научно-исследовательские институты, специалистов портовой отрасли и других профессиональных организаций в целях обмена мнениями, практикой и опытом, а также обмена знаниями в области экологического менеджмента. Их сотрудничество направлено на улучшение экологических показателей сектора. Основным принципом является добровольное саморегулирование.

Было разработано два основных инструмента, которые находятся в процессе постоянного развития и совершенствования:

- Метод самодиагностики (SDM), используемый для идентификации рисков для окружающей среды и установления приоритетных действий в целях соблюдения норм. SDM представляет собой краткий чек-лист, с помощью которого может быть оценена программа экологического менеджмента порта с точки зрения ее эффективности в соответствии с европейскими и международными стандартами.
- Система экологического состояния портов (PERS), ставшая признанным экологическим стандартом портовой деятельности по всему сектору. PERS включает в себя основные общие требования признанных стандартов экологического менеджмента, таких как ISO 14001. Система предназначена для содействия портовым властям в создании функциональной организации, способствующей достижению целей устойчивого развития. PERS можно сертифицировать независимо.

В настоящее время 67 портов имеют статус «экопортов». Это порты, заполнившие чек-лист SDM. Варна на сегодняшний день является единственным «экопортом» в регионе TRACECA.



---

***TEN-T является внутренней сетью ЕС, однако учитывает внешние аспекты***

В Белой книге по транспорту используется понятие «единая европейская транспортная зона», однако рассматривается и «внешний контекст», в котором выделяются направления деятельности:

- Как можно более широкое распространение правил и стандартов внутреннего рынка ЕС. Особенно это касается стандартов безопасности, охраны, конфиденциальности и защиты окружающей среды.
- Распространение транспортно-инфраструктурной политики и соответствующих правил ЕС на его непосредственных соседей, с особым акцентом на воздушном и морском транспорте и информационных технологиях.
- Открытие транспортных рынков на глобальном уровне с ориентацией на а) свободную и честную конкуренцию и б) обеспечение экологической устойчивости.

---

***Мастер-план ТРАСЕКА проекта «LOGMOS» основывается на тех же принципах, что и политика TEN-T, с приоритетным значением содействия региональной интеграции и слиянию с сетью TEN-T***

Поскольку мастер-план «LOGMOS» разрабатывался в соответствии с программой TEN-T, он разделяет тот же подход и аналогичные цели. Кроме того, он призван содействовать странам-участницам ТРАСЕКА на пути к существенной интеграции их транспортных систем с транспортной системой ЕС, эффективно расширяя зону охвата TEN-T к взаимной выгоде ЕС и его соседей. С этой точки зрения интеграция включает следующие элементы:

- Приведение транспортной инфраструктуры и объектов к единым стандартам и их поддержание.
- Гармонизация правил и процедур таким образом, чтобы они не создавали препятствий на пути трансграничного перемещения людей, транспортных средств и товаров.
- Согласование коммуникаций и других технологий, что наиболее важно для секторов воздушного, морского и железнодорожного транспорта, в целях обеспечения безопасности, а также повышения эффективности.





---

**По опыту ЕС,  
необходимо принять  
меры в трех ключевых  
областях**

Повышение эффективности транспорта, создание интегрированных транспортных сетей и сокращение выбросов парниковых газов являются важными характеристиками современных привлекательных транспортных систем. На Иллюстрация 1 в приложении представлена логическая схема представленных выше связей ЕС и ТРАСЕКА с этой точки зрения.

- Инвестиции в инфраструктуру, обновление подвижного состава и систем для стимулирования сдвига грузопотоков в сторону железнодорожных и морских перевозок, улучшение взаимодействия между транспортными системами.
- Техническая помощь и содействие более активному участию частного сектора в области технологий и предоставления интермодальных объектов и услуг по обслуживанию грузов.
- Техническая помощь и переговоры, направленные на устранение связанных с пограничными переходами расходов и задержек.
- Ниже описаны соответствующая методология и существующие ограничения.

---

**Подход к развитию  
инфраструктуры с  
точки зрения коридора**

Инвестиционный форум ТРАСЕКА является привилегированной платформой для подробной презентации важных инфраструктурных проектов ТРАСЕКА.

Подход проекта «LOGMOS» в рамках настоящего мастер-плана к развитию инфраструктуры был следующим:

1 – Географическая перспектива

- ТРАСЕКА представляет собой, главным образом, коридор, связывающий ЕС со странами Восточного партнерства (за исключением Беларуси) и пятью постсоветскими государствами Центральной Азии.
- Однако транзитная функция ТРАСЕКА в настоящее время возрастает в результате налаживания связей с Западным Китаем, в первую очередь, в целях удовлетворения транспортных потребностей и требований европейских и других международных промышленных компаний, разместивших там производства или планирующих такое размещение.
- Таким образом, основная сеть ТРАСЕКА имеет ориентацию Восток-Запад. Как описано в разделе 3.2, она базируется на определении TEN-T, причем существующая утвержденная сеть ТРАСЕКА должна быть адаптирована к стандартам ЕС.



## 2 – Оценка ресурсов

В центре внимания три следующих аспекта:

- Выявление недостающих, либо неоптимальных с точки зрения удовлетворения нынешних и будущих логистических потребностей, транспортных звеньев.
- Оценка текущих и планируемых инвестиций в инфраструктуру, с особым вниманием к проектам, основанным на государственно-частном партнерстве и тем, которые способствуют перераспределению объемов перевозок с автомобильного на железнодорожный и морской транспорт.
- Оценка существующей инфраструктуры с точки зрения пропускной способности, операционных процессов и эффективности, на основе которой определяются и рекомендуются «мягкие» меры по совершенствованию управления активами на основе передового опыта и политики, проводимой в других странах, особенно в странах ЕС.

---

**Укрепление сотрудничества между заинтересованными сторонами в деле ликвидации узких мест было и остается одной из главных задач проекта «LOGMOS»**

Мастер-план «LOGMOS» является непосредственным результатом постоянной работы, проводимой с государственными и частными заинтересованными сторонами во всех странах ТРАСЕКА.

Устранение узких мест начинается с определения прямых выгод для заинтересованных сторон на национальном уровне. Соответственно, это предполагает создание национальных рабочих групп экспертов из транспортной отрасли, представляющих государственный и частный сектор, которые совместно будут определять требующие решения вопросы и согласовывать план действий, график реализации и состав КПЭ.

Отмечается опыт, накопленный в других регионах мира, что позволяет заинтересованным сторонам воспользоваться достигнутыми в других странах позитивными результатами, не повторять чужих ошибок и сократить время, необходимое для реализации новых процедур и правовых рамок (например, концепции «единого окна» и понятия «экономических операторов», систем информационного обеспечения портов и т.д.).

Следующим шагом является объединение нескольких национальных рабочих групп для совместной работы по устранению трансграничных препятствий, обмену информацией с помощью специальных платформ (например, таможенных), упрощению процедур и гармонизации документации (например, единой накладной ЦИМ-СМГС).



---

**Реализация пилотных проектов, повышающих привлекательность ТРАСЕКА, является конечной целью**

Конечная цель состоит в том, чтобы объединить эти рабочие группы в ходе работ по ряду пилотных проектов регионального значения в целях повышения привлекательности коридора ТРАСЕКА и улучшения физических связей региона с западными (ЕС) и восточными (КНР) соседями.

Пилотные проекты, разработанные в рамках проекта «LOGMOS» сначала на уровне национальных рабочих групп, приобрели международное значение (транзит через территорию Украины, «Silk Wind») с точки зрения беспрепятственного товарного обмена между ЕС, регионом ТРАСЕКА и другими регионами.

---

**Политическая поддержка имеет решающее значение для успеха**

Успешная реализация этих проектов напрямую зависит от политической поддержки вовлеченных стран. Эта поддержка предполагает распределение приоритетных задач правительствами этих стран.

---

**Приоритеты в отношении коридоров Восток-Запад (ТРАСЕКА) и Север-Юг могут отличаться в разных странах**

Глобализация экономики и широкое внедрение концепции цепочки поставок объективно влияют на изменение отношения многих стран ТРАСЕКА к международному транзиту грузопотоков через их территории.

Однако, в отличие от ЕС, ТРАСЕКА не является согласованным объединением наций с общими правовыми и социальными рамками. И хотя ТРАСЕКА является жизненно-важным коридором на оси Восток-Запад, направление Север-Юг также имеет большое значение для всех стран.

---

**Мастер-план «LOGMOS» является практическим инструментом, который можно использовать в любых обстоятельствах**

Мастер-план «LOGMOS», направленный на решение глобальных проблем и предлагающий рекомендации как высокого уровня, так и технические, по-прежнему будет находить практическое применение, вне зависимости от того, какой курс выберут страны ТРАСЕКА и ЕС в будущем.

### 3.6 Пилотные проекты «LOGMOS»: статус и дальнейшие шаги

Как указано в разделе 3.3, в рамках финансируемого ЕС проекта «LOGMOS» были определены пилотные проекты в области логистики и морских магистралей в коридоре ТРАСЕКА, способствующие повышению его общей привлекательности (см. Карта 8). В Приложении 9.2 содержатся описания пилотных проектов, реализуемых в прямых странах-бенефициарах: [Азербайджан](#), [Армения](#), [Грузия](#), [Казахстан](#), [Кыргызстан](#), [Молдова](#), [Таджикистан](#), [Туркменистан](#), [Узбекистан](#), [Украина](#).

В данном разделе текущие пилотные проекты рассматриваются с точки зрения их вклада в реализацию мастер-плана. Для каждого пилотного проекта представлено краткое резюме, статус реализации и необходимые дальнейшие шаги. Сначала рассматриваются проекты морских магистралей, затем – проекты МЛЦ.



### 3.6.1 Пилотные проекты морских магистралей

#### *Пилотные проекты морских магистралей:*

Общее замечание, относящееся ко всем пилотным проектам морских магистралей: поскольку они в обязательном порядке предполагают участие, как минимум, двух стран, а иногда и значительно больше, ни один из них не может быть реализован на устойчивой основе без сильной, прочной, совместной политической поддержки и воли на двустороннем и / или многостороннем уровне.

#### *Азербайджан, Казахстан и Туркменистан*

#### **Совершенствование существующих транскаспийских морских путей**

Четыре пилотных проекта направлены на совершенствование транскаспийского морского сообщения. Эти проекты включают в себя следующие инициативы:

- Линии Ро-Ро: Баку-Туркменбаши и Баку-Актау
- Железнодорожно-паромные линии: Баку-Туркменбаши и Баку-Актау

Ниже представлены проекты в отношении линий Ро-Ро железнодорожно-дорожных переправ.

#### *Описание* **Ро-Ро: Баку-Туркменбаши и Баку-Актау**

Создание специализированного сервиса Ро-Ро на базе регулярного графика с рейсами по фиксированным дням по маршрутам Баку-Туркменбаши и Баку-Актау, в целях удовлетворения рыночного спроса и предложения альтернативных вариантов перевозки для существующих больших объемов автомобильных грузов, в отличие от чисто автомобильных (и, по имеющейся, информации, не беспроблемных) коридоров.

#### *Стадия реализации*

Оба проекта находятся в стадии разработки, которая сдерживается из-за нехватки инфраструктуры и неэффективных транзитных процедур в портах.



---

*Рекомендации по реализации*

Последующие шаги включают:

- Распределение основных причалов и слотов для швартовки и обработки судов Ро-Ро во всех портах, на основе расписаний рейсов, совместно согласованных между портами и судоходными компаниями;
- Упрощение процедур пересечения границ и других административных процедур в целях сокращения пребывания судов и грузовых автомобилей во всех портах;
- Улучшение координации и развитие ЭОД на национальном уровне:
  - между портами, судоходными компаниями и пользователями (системы информационного обеспечения портов);
  - между государственными и частными заинтересованными сторонами транспортной отрасли и государственными учреждениями («единое окно»);
- введение на двустороннем уровне расширенного обмена информацией, в частности, между таможенными службами.

---

*Описание*

**Железнодорожно-паромные линии: Баку-Туркменбаши и Баку-Актау**

Проекты направлены на восстановление работы железнодорожно-паромных переправ Баку-Туркменбаши и Баку-Актау на регулярной основе с отправкой по фиксированным дням. Они направлены на оптимизацию работы флота и подвижного состава, снижение заторов у причалов и на портовых сортировочных станциях, удовлетворение спроса растущих объемов грузов, перевозимых в железнодорожных вагонах.

---

*Стадия реализации*

Оба проекта находятся в стадии разработки, которая сдерживается из-за нехватки инфраструктуры и неэффективных транзитных процедур в портах Актау и Туркменбаши.

---



---

*Рекомендации по реализации*

Последующие шаги включают:

- Выделение единственной существующей железнодорожно-паромной ramпы в Актау исключительно для обслуживания железнодорожных паромов.
- Строительство второй железнодорожно-паромной ramпы / расширение сортировочной станции в Актау.
- Упрощение пересечения границы, таможенных и других административных процедур в целях сокращения пребывания судов во всех портах.
- Улучшение координации и развитие ЭОД на национальном уровне:
  - между портами, железнодорожными и судоходными компаниями;
  - между государственными и частными заинтересованными представителями транспортной отрасли и государственными учреждениями (SWS), и
  - введение на двустороннем уровне расширенного обмена информацией, в частности, между таможенными службами).

---

*Украина, Грузия, Турция, Болгария, Румыния*

**Совершенствование морских линий на Черном море**

---

*Описание*

Этот пилотный проект направлен на повышение качества транспортных услуг между портами Варна, Ильичевск и грузинскими портами. Предполагаются регулярные операции по фиксированным дням с повышением частоты рейсов в целях привлечения все большего объема региональных и международных автомобильных грузовых перевозок и компенсирования стагнации или снижения железнодорожных грузоперевозок в вагонах.

Проект также поддерживает развитие новых / потенциальных судоходных линий как для автомобильного (Констанца-Поти), так и для железнодорожного трафика (Дериндже-Поти).

---

*Стадия реализации*

Проекты морских магистралей находятся в процессе разработки и на переходной стадии, когда Ро-Ро, контейнерные, железнодорожные и Ро-Ро перевозки по-прежнему осуществляются на одних и тех же судах. Операционные и административные ограничения железнодорожного трафика обусловлены задержками судов в портах.



---

*Рекомендации по реализации*

Физическое отделение железнодорожных и контейнерных перевозок, с одной стороны, от автомобильных перевозок, с другой стороны, с погрузкой на разные суда.

Согласование между портами и судоходными компаниями фиксированных слотов для швартовки и обслуживания судов, перевозящих только грузовые автомобили (Po-Po).

Согласование между портами и судоходными компаниями фиксированных слотов для швартовки и обслуживания судов, предназначенных для транспортировки исключительно подвижного состава (железнодорожных паромов).

Пересмотр и обновление административных, коммерческих и технических процедур между национальными железнодорожными компаниями на основе современных технологий ЭОД, избегая привлечение судоходных компаний к решению чисто железнодорожных вопросов.

---

**Казахстан,  
Азербайджан, Грузия,  
Турция:**

**Проекты маршрутных поездов**

Пилотные проекты морских магистралей с участием маршрутных поездов включают:

- «*Silk Wind*»
- *Контейнерный поезд Потти-Баку*

---

*Описание* **Контейнерный поезд «*Silk Wind*»**

Этот пилотный проект направлен на улучшение существующего железнодорожного сообщения и предложение альтернативного маршрута для грузопотоков, идущих через восточную границу Казахстана:

- между странами ТРАСЕКА и Центральной и Северной Европой через Кавказ и через Черное море, а также
- между странами ТРАСЕКА и Турцией, Средиземноморьем и Южной Европой через Кавказ, затем через Турцию с портами Мраморного и Эгейского моря.

---

*Стадия реализации*

Проект инициирован Казахстаном, в нем участвуют Азербайджан, Грузия и Турция. В 2012 году между этими четырьмя государствами-участниками был подписан Меморандум о взаимопонимании. В настоящее время постепенно вырабатываются институциональные условия и выявляются потребности рынка. Что касается инфраструктуры, недостающая железнодорожная линия между Жезказганом и Бейнеу в Казахстане в настоящее время находится в стадии строительства и должна быть завершена в 2016 году. Это участок железной дороги будет частью физического маршрута поезда «*Silk Wind*».



---

*Рекомендации по реализации*

Для реализации рекомендуется создание официальной межправительственной рабочей группы с участием четырех стран. Эта рабочая группа должна будет решать следующие административные, технические и коммерческие вопросы:

- упрощение процедур пересечения границ с использованием «единого окна» в целях предотвращения задержек поездов, передовые методы ЭОД между таможенными службами с помощью нейтральных / защищенных платформ и утверждение отдельных национальных операторов поездов «Silk Wind»;
- общий транспортный документ (единая железнодорожная накладная ЦИМ / СМГС), составленный на, как минимум, одном языке межнационального общения;
- подготовка планируемого к использованию оборудования (контейнеров) и подвижного состава (локомотивов, платформ);
- определение типа судов для трансфера через Каспийское море (фидерные контейнеровозы или железнодорожные паромы);
- сквозной тариф «от двери до двери»;
- общая система обнаружения / отслеживания грузов, доступная пользователям коридора.

---

*Описание* **Контейнерный поезд Баку-Поти (Азербайджан, Грузия)**

Этот пилотный проект направлен на улучшение существующего сообщения между Поти и Батуми (в будущем) и новым Бакинским морским портом в Аляте вдоль основного маршрута ТРАСЕКА (Кавказ) с тем, чтобы:

- способствовать развитию торговли в регионе ТРАСЕКА, а также между странами ТРАСЕКА (в том числе, не имеющими выхода к морю) и другими регионами мира через порты Черного моря, а также
- содействовать реализации и развитию контейнерных грузоперевозок в регионе.

---

*Стадия реализации*

Ведутся работы (в отношении инфраструктуры и оборудования) по реабилитации основных железнодорожных линий, проходящих через Кавказ. В странах-участницах осуществляется или планируется модернизация подвижного состава. Однако неоднократные государственные и частные попытки запуска контейнерных поездов за последние 10 лет потерпели неудачу из-за отсутствия сотрудничества между национальными железнодорожными компаниями Грузии и Азербайджана.





---

*Рекомендации по реализации* Создание межправительственной рабочей группы между Грузией и Азербайджаном для решения всех административных, технических и коммерческих вопросов (эта группа может быть подразделением МРГ «Silk Wind»).

---

### **3.6.2 Пилотные проекты: Международные логистические центры**

---

#### **Пилотные проекты МЛЦ**

Ниже представлены пилотные проекты МЛЦ в прямых странах-бенефициарах ТРАСЕКА

---

#### **Армения:**

#### **Международный логистический центр в международном аэропорту «Звартноц», Ереван**

*Описание* Земельный участок площадью 36 га для создания международного логистического центра расположен приблизительно в 12 км к юго-западу от центра города Ереван, рядом с Международным аэропортом «Звартноц».

Предлагаемый МЛЦ в Международном аэропорту «Звартноц» будет создаваться как конкурентоспособный и эффективный логистический центр, являющийся неотъемлемым элементом сети ТРАСЕКА. Будут построены различные склады и оборудованы площади для предоставления логистических услуг в соответствии с требованиями региональных и международных заинтересованных сторон. Предполагается создание трех функциональных областей: «логистические услуги», «контейнерный терминал» и «производство и торговля с высокой потребностью в логистике».

Предполагаемый объем инвестиций: 24,4 млн евро.

---



---

*Стадия реализации*

Правительство Армении приняло решение включить МЛЦ в аэропорту «Звартноц» в перечень приоритетных проектов в транспортном секторе.

Реализуется схема ГЧП. Правительство Армении взяло на себя ответственность за приобретение земельных участков для организации нового транспортного доступа (автомобильного и железнодорожного), строительство новой подъездной дороги к зоне аэропорта и расширение земельного участка.

В 2011-12 гг. была спроектирована новая подъездная дорога к площадке. Инициатива была согласована с текущими проектами развития автодорожной инфраструктуры в Ереване и окрестностях столицы, финансируемыми АБР (проект коридора «Север-Юг» и проект обходной дороги вокруг центра Еревана). Соответствующее предложение было поддержано проектом «LOGMOS».

Управляющая компания аэропорта «Звартноц», Armenia International Airports CJSC, завершила предпроектное исследование по созданию новой линии железнодорожного доступа, соединяющей МЛЦ, Свободную экономическую зону, топливозаправочный комплекс аэропорта и новый пассажирский терминал с железнодорожной станцией Масис и центром города. Это позволит обеспечить прямую связь с железнодорожной сетью ТРАСЕКА.

В настоящее время ведутся переговоры между концессионером аэропорта, ЮКЖД и Правительством о долевом распределении между ними объема необходимых инвестиций и решении оперативных вопросов.

---

*Рекомендации по реализации*

Правительство должно ускорить процесс приобретения земли, поскольку он имеет ключевое значение как для организации нового транспортного доступа (автомобильного и железнодорожного), так и для расширения площадки.

Правительство должно определить условия для реализации мер по привлечению инвестиций, обсудить их с концессионером и представить общественности для привлечения на площадку транспортных и логистических компаний.

Необходимо четко определить точки пересечения между разработкой проектов свободной экономической зоны и МЛЦ. Также необходимо создать совместную рабочую группу для обеспечения взаимодействия между двумя проектами.

---

**Азербайджан:**

**Международный логистический центр в новом Бакинском международном морском торговом порту в пос. Алят**



---

*Описание* Предполагается новое строительство МЛЦ на земельном участке площадью 50 га в новом Бакинском морском торговом порту в Аляте, расположенном в 70 км к югу от Баку на побережье Каспийского моря в месте пересечения коридора ТРАСЕКА и коридора Север-Юг.

Предполагаемый объем инвестиций: 38 млн евро

---

*Стадия реализации* Ведется строительство нового Бакинского международного торгового порта в Аляте, включая отсыпку грунта и создание нового транспортного доступа. Начало деятельности нового порта запланировано на конец 2015 - начало 2016 года.

---

*Рекомендации по реализации* Должна быть сформирована государственная структура, которая возьмет на себя ответственность за развитие проекта.

Необходимо четко определить объем государственных инвестиций в подготовку земельного участка (гидрологические и землеустроительные операции, создание внутренней транспортной инфраструктуры и инженерных коммуникаций).

Также Правительство должно определить условия для привлечения инвестиций на базе ГЧП, обсудить их с заинтересованными сторонами и представить общественности для привлечения на площадку транспортных и логистических компаний.

Расположение интермодальных объектов (например, контейнерных терминалов, стоянок, сортировочных станций) должно быть согласовано между заинтересованными сторонами порта и МЛЦ в целях обеспечения эффекта синергии.

---

**Грузия:**

**Международный логистический центр на участке ТАМ/Вели, Тбилиси, Грузия**

---



---

*Описание* Участок ТАМ/Вели расположен в 3 км от Международного аэропорта Тбилиси и в 15 км от города Тбилиси. Общая площадь составляет 217 га. Оператором ТАМ является АО «Тбилисский авиационный завод» (ТАМ), принадлежащее правительству Грузии (Министерство обороны). Для потенциального развития МЛЦ имеется земельный участок площадью 63 га (включая территорию для развития площадью 15 га и терминал Вели – 12 га). Терминал принадлежит Грузинской железной дороге, расположенной через дорогу от ТАМ.

Участок ТАМ/Вели имеет прямое сообщение с дорогой Тбилиси-Рустави. Терминал Вели, граничащий на севере с территорией ТАМ, расположен на железнодорожной магистрали (Поти - Тбилиси - Баку). Сортировочная станция Тбилиси, расположенная примерно в 3 км от площадки ТАМ/Вели, является главным железнодорожным узлом, соединяющим маршруты в Азербайджан и Армению

Предполагаемый объем инвестиций: 41,3 млн евро.

---

*Стадия реализации* Реализация проекта была приостановлена из-за различий и отчасти противоречий интересов ряда заинтересованных сторон. В средне- и долгосрочной перспективе возможности создания нового контейнерного терминала Грузинской железной дороги в этой же зоне ограничены ввиду отсутствия пространства для расширения.

Министерство экономики и устойчивого развития продолжает оказывать содействие проекту и координировать будущую деятельность участвующих сторон. В рамках проекта «LOGMOS» в октябре 2013 года был подготовлен обновленный информационный документ по этому проекту.

---

*Рекомендации по реализации* Правительство Грузии должно занять четкую позицию в отношении проекта и его поддержки.

Должны быть определены рамки для привлечения частных инвестиций на площадку, в том числе, в отношении формы и объема государственной поддержки развития (подготовка земельного участка, подключение к инженерным коммуникациям, транспортная привязка, стимулирование инвесторов).

После принятия положительного решения должна быть создана государственная структура для освоения площадки.

Существующая дорога, которая соединяет участок с основной автомагистралью, находится в плохом состоянии и нуждается в ремонте и модернизации.



---

**Казахстан:**

---

**Международный логистический центр Актау**

*Описание* МЛЦ Актау общей площадью 8 га расположен в пределах СЭЗ «Актау» рядом с портом Актау.

С учетом текущих инвестиционных проектов, направленных на улучшение железнодорожных и автомобильных маршрутов из Актау на Восток и Юг значение логистического хаба в Актау возрастает.

Предполагаемый объем инвестиций: 33,4 млн долл. США

---

*Стадия реализации*

В основополагающих документах к видам деятельности, разрешенным в Свободной экономической зоне, была добавлена складская и логистическая деятельность. Несколько компаний проявили первоначальный интерес к инвестированию в эти сферы бизнеса в Свободной экономической зоне

Однако до инвестиций дело не дошло, поскольку железнодорожный подъезд к порту Актау и другим районам Казахстана зависит от АО «Каскор-Транссервис», владеющего железнодорожными подъездными путями, по которым осуществляется доступ к порту Актау и Свободной экономической зоне

---

*Рекомендации по реализации*

Предлагаемый проект может стать лишь первым шагом на пути развития центра логистики в понимании настоящего мастер-плана. Для будущего расширения потребуется достаточное пространство.

В сотрудничестве с КТЖ и другими заинтересованными сторонами необходимо найти решение по смягчению имеющихся рисков, связанных с частной собственностью на железнодорожный доступ к площадке.

Необходимо организовать нейтральное управление логистическим центром в целях обеспечения максимальной привлекательности проекта для частных инвесторов.

---

**Кыргызская Республика:**

---

**Международный логистический центр в Оше**

*Описание* Площадка МЛЦ площадью 10-14 га расположена к северу от Оша на границе с Карасуйским районом на территории бывшей текстильной фабрики общей площадью 44 га. В северной части бывшей текстильной фабрики предполагается развитие нового оптового рынка для города Ош. Эта площадка была выбрана из-за своей близости к автомобильным и железным дорогам, а также к аэропорту

---



---

*Стадия реализации* Проект находится в начальной стадии, в рамках проекта «LOGMOS» проведена предварительная оценка площадки.

---

*Рекомендации по реализации* Областная администрация или правительство Кыргызской Республики должны обеспечить / выкупить всю остальную территорию для развития логистического центра, как это уже было сделано для развития оптового рынка.

Необходимо предоставить государственные инвестиции для реабилитации транспортной инфраструктуры (железнодорожного и автомобильного сообщения) и инженерных коммуникаций на площадке.

Для содействия развитию проекта должна быть создана государственная структура.

Должны быть определены институциональные основы для реализации проекта, включая модель ГЧП.

В рамках проекта необходимо подготовить новое технико-экономическое обоснование с учетом имеющихся условий.

---

**Молдова:**

**Логистический центр в Свободном международном аэропорту Маркулешты**

---

*Описание* МЛЦ общей площадью 40 га находится примерно в 30 км к востоку от центра города Бельцы. Он имеет достаточно хорошее сообщение с городской и национальной дорожными сетями. Площадка расположена непосредственно в железнодорожной сети ТРАСЕКА. Она могла бы играть важную роль в качестве логистического хаба на севере Молдовы.

Предполагаемый объем инвестиций: 12 - 20 млн евро.

---

*Стадия реализации* СМА Маркулешты был включен в Транспортную стратегию Республики Молдова в качестве одного из мультимодальных узлов, которые планируется развивать в стране (другие хабы были определены в Кишиневе, в порту Джурджулешты и недалеко от пункта смены колесных пар на границе с Румынией в Унгенах). Стратегия была одобрена правительством Республики Молдова в сентябре 2013 года.

---



---

*Рекомендации по реализации*

Необходимо создать координирующий орган совместно с участием Министерства обороны (владельца земельного участка), Министерства экономики (отвечающего за развитие свободных экономических зон), Молдавской железной дороги и Министерства транспорта и дорожного хозяйства.

Должен быть согласован единый и скоординированный план развития логистического хаба. В Молдове существует законодательная база для концессий. В качестве варианта реализации может быть выбрана схема ГЧП, с учетом успешного примера свободного порта Джурджулешты.

В государственные планы по дорожному строительству должно быть включено создание нового автомобильного доступа к площадке (строительство подъездной дороги (0,4 км) к существующей автодороге, проходящей к северу от автомагистрали R13 (восток-запад), и реконструкция этой существующей дороги (1,2 км)).

Также необходимо улучшение железнодорожного сообщения с основной ж/д магистралью и существующим железнодорожным узлом в Маркулешты.

---

**Таджикистан:**

**Международный логистический центр «Нижний Пяндж»**

*Описание* Логистический центр «Нижний Пяндж» с территорией площадью 4 га предполагает создание современного логистического терминала, который первоначально будет обслуживать только автомобильные грузоперевозки, но в конечном итоге рассчитан на обслуживание мультимодальных перевозок (автомобильных и железнодорожных), а также выполнение целого ряда функций, таких как перевалка, хранение и обработка грузов, а также обслуживание генеральных контейнерных грузов. Существуют планы строительства железнодорожной ветки из Нижнего Пянджа в Колхозабад

Предполагаемый объем инвестиций: 8,3 млн долл. США.

---

*Стадия реализации*

Министерство транспорта и коммуникаций Республики Таджикистан разработало инвестиционный проект строительства железной дороги Колхозабад — Нижний Пяндж протяженностью около 46 км.

---



---

*Рекомендации по реализации*

Предлагаемый проект должен предусматривать достаточное пространство для расширения, поскольку текущий проект не отвечает требованиям к логистическому центру в понимании настоящего мастер-плана.

Должен быть определен конкретный земельный участок для логистического центра с учетом будущей железнодорожной линии.

Должны быть разработаны условия привлечения (на концессионной основе) частной компании, которая будет оператором будущего логистического центра.

Эта компания должна быть выбрана в рамках прозрачного тендерного процесса.

---

**Туркменистан:**

**Международный логистический центр в порту Туркменбаши**

---

*Описание*

МЛЦ планируется расположить в рамках расширения территории порта Туркменбаши, на вновь приобретенном земельном участке площадью 12 га земли. Порт соединяется железнодорожной линией и автомобильной дорогой с Джангой и далее с Ашхабадом. Логистический центр станет частью проекта расширения порта Туркменбаши. Проект включает два складских здания по 10 000 м<sup>2</sup>, включая склад с контролируемым температурным режимом для скоропортящихся грузов.

---

*Стадия реализации*

20 августа 2013 года был подписан контракт на строительство в рамках расширения порта Туркменбаши в размере 1,5 млрд долл. США с компанией Gap Insaat, входящей в состав турецкой корпорации Calik Holding.

---

*Рекомендации по реализации*

В ходе реализации необходимо придерживаться принципов создания логистического центра в понимании настоящего мастер-плана.

---

**Украина:**

**Международный логистический центр в Коммерческом парке аэропорта «Борисполь»**

---

*Описание*

Земельный участок КПАБ расположен в 35 км от центра города Киева. Территория примыкает к Международному аэропорту «Борисполь» и находится в непосредственной близости от планируемой Окружной дороги Киева к востоку от Борисполя

Предполагаемый объем инвестиций: 96,4 млн евро





**Стадия реализации** КПАБ является операционной площадкой, прилегающей к Международному аэропорту Борисполь. Собственником – BF Group - уже построена внутренняя инфраструктура и складские объекты общей площадью 100 000 кв.м на площади 350 га. Первоначально под логистический центр было выделено 120 га (34% от общей площади участка) с возможностью расширения, если это будет оправдано спросом. Таможенное оформление осуществляется на территории.

Ближайшая железнодорожная магистраль проходит приблизительно в 7 км от участка.

Объекты BF group в течение последних нескольких лет были расширены. Дополнительные склады были построены и сданы в аренду клиентам, однако не было достигнуто значительного прогресса в отношении улучшения автомобильного доступа и строительства новой железнодорожной ветки.

**Рекомендации по реализации**

Необходимо подготовить технико-экономическое обоснование для подсоединения к планируемой железнодорожной линии для перевозки пассажиров в Международный аэропорт «Борисполь».

Государственная поддержка в форме приобретения земли необходима для строительства новой подъездной автодороги к объекту длиной 5 км.

**Украина:**

**Международный логистический центр в Сухом порту «Евротерминал», Одесса**

**Описание**

Сухой порт «Евротерминал» является действующим частным объектом, расположенным на внутренней территории площадью 50 га в 2 км к западу от северного окончания Одесского торгового морского порта

С ЕБРР и ЕИБ уже достигнута договоренность о параллельном софинансировании начальных этапов развития Сухого порта «Евротерминал», в объеме 27 млн долларов США. Построен и введен в эксплуатацию таможенный терминал

Сухой порт «Евротерминал» напрямую соединен с Одесским портом закрытой дорогой.

Для дальнейшего развития необходимо улучшить прямое автомобильное сообщение (шоссе Хаджибей-2) и организовать новый железнодорожный доступ. Всего в 1,5 км расположена железнодорожная станция Пересыпь, к которой подходит действующая железнодорожная ветка, заканчивающаяся на соседнем промышленном объекте

Планируемый объем инвестиций: 103 млн евро



---

*Стадия реализации* Сухой порт «Евротерминал» успешно развивает свою деятельность после открытия в начале 2012 года таможенного терминала, который в основном функционирует как буферная зона парковки и зона таможенного досмотра грузовых автомобилей. Компания профинансировала предпроектные исследования для новой подъездной автодороги «Хаджибей-2» и новой подъездной железнодорожной ветки (включая расширение железнодорожной станции Пересыпь) к площадке для развития железнодорожного контейнерного терминала и других операций с железнодорожными грузами. Реализация обоих проектов зависит от поддержки государства.

---

*Рекомендации по реализации* Министерство инфраструктуры совместно с Одесской областной администрацией и Одесским портом должны обсудить варианты государственной финансовой поддержки в организации автомобильного и железнодорожного доступа к площадке (и одновременно к Одесскому морскому торговому порту).

---

**Узбекистан:**

**Международный логистический центр в аэропорту Навои**

*Описание* МЛЦ «Навои» располагается в Международном аэропорту «Навои» на площади 2 га рядом со свободной индустриально-экономической зоной (СИЭЗ) «Навои» на пересечении международных наземных и воздушных транспортных коридоров «Север - Юг» и «Восток - Запад». Автодорожное сообщение: автомагистраль E40 является кратчайшим маршрутом между Китаем и Европой. Железнодорожное сообщение: железнодорожная магистраль, связывающая Бухару с Самаркандом и далее с Ташкентом

Предполагаемый объем инвестиций: 10,5 млн долл. США

---

*Стадия реализации* В соответствии с подготовленным в 2010 году технико-экономическим обоснованием планируемый МЛЦ будет включать складской распределительный центр и железнодорожный контейнерный терминал. МЛЦ будет размещен на территории аэропорта «Навои».

Предлагаемый объект планируется как расширение существующего терминала грузовых авиаперевозок в аэропорту Навои. Предложенный земельный участок не располагает достаточной площадью для размещения международного логистического центра с возможностями обработки автомобильных / железнодорожных грузов и складскими мощностями.



---

*Рекомендации по  
реализации*

На средне- и долгосрочную перспективу развития необходимо произвести оценку новой площадки, по возможности, имеющей прямое сообщение с соседней Свободной индустриально-экономической зоной Навои (всего 1,5 км через дорогу).

---



## 4 ДОРОЖНАЯ КАРТА «LOGMOS»

### Введение

#### Цель

Дорожная карта призвана обеспечить рациональный план действий для коридора ТРАСЕКА с целью продолжить работу по совершенствованию мастер-плана для логистики и морских магистралей.

#### Технические рекомендации

Дорожная карта основана на технических рекомендациях, изложенных в мастер-плане.

#### Стандартный формат рекомендаций

Дорожная карта состоит из 68 различных технических рекомендаций, каждая из которых представлена в стандартном формате с указанием:

- уровня воздействия (на национальной уровне или уровне коридора);
- сферы или сфер приложения мастер-плана (институционально-правовая сфера; инфраструктура; рынок и операционная деятельность или комбинирование сфер);
- предлагаемого приоритета (высокий, средний, низкий);
- вида или видов транспорта, к которым она относится (автомобильный, ж.д., морской, ВВП, мультимодальный или их комбинации);
- временных рамок для реализации (краткосрочный для осуществления незамедлительных мер 2014-17, среднесрочный – 2017-20, долгосрочный период – 2020+);
- самого высокого уровня, на котором требуется вмешательство (страна, региональный, межрегиональный);
- страны;
- сферы ответственности в основном в государственном секторе, разрабатывающем транспортную стратегию;
- других потенциальных заинтересованных сторон частного и государственного сектора или внешних учреждений, где это возможно;
- Особое внимание уделяется вовлечению ЕС и МФИ, которые оказывают содействие процессу совершенствования политики и чьей поддержкой можно заручиться на этапе реализации определенной рекомендации мастер-плана в стране-бенефициаре;
- Министерства транспорта или другие структуры с функциями формирования транспортной политики являются важными заинтересованными сторонами мастер-плана. Ответственность за реализацию лежит однозначно на странах ТРАСЕКА и их



институциональных структурах на региональном или национальном уровне;

- возможных мероприятий, осуществление которых считается целесообразным для реализации определенной рекомендации;
- ожидаемого результата для ТРАСЕКА от осуществления мер.
- В настоящее время 67<sup>14</sup> рекомендаций дорожной карты являются активными.

### **Пользователи дорожной карты**

Дорожная карта предназначена для пользования правительственными институтами, ЕС, структурами ТРАСЕКА и другими заинтересованными сторонами частного и государственного сектора.

### **Интерактивные функции дорожной карты – модель «RoMaR» в Excel**

Модель была разработана в качестве интерактивного инструмента и называется «RoMaR» (от Road Map Recommendations). «RoMaR» позволяет фильтровать рекомендации по указанным выше критериям.

Модель состоит из единичных записей, что позволяет отдельному пользователю формировать индивидуальный план действий. Любая заинтересованная сторона может создать свою таблицу рекомендаций, которые представляют для нее непосредственный интерес. Руководство по использованию модели прилагается.

### **Ссылки на рекомендации**

Каждой рекомендации был присвоен уникальный трехзначный номер ссылки: 001, 002, 003 и т.д. в последовательности составления первоначального списка рекомендаций в целях облегчения поиска.

### **Слоевая структура рекомендаций**

Из 67 рекомендаций 46 (69%) относится к институционально-правовому слою мастер-плана; 23 (34%) относится к инфраструктуре; и 39 (57%) – к рыночно-операционному слою. Большинство рекомендаций касаются более чем одного слоя (47%), а 8% относятся ко всем трем слоям.

Относительное значение трех слоев отображает упор на «мягкие» меры в мастер-плане в целом и в технических рекомендациях в частности.

Рекомендации, которые относятся к каждому из трех слоев, представлены в таблице ниже вместе с подробным пояснением. Поскольку большинство рекомендаций относятся более чем к одному слою, таблицы во многом дублируют друг друга.

<sup>14</sup> Рекомендация под номером 005 касательно присоединиться Армении к конвенции ООН для стран, не имеющих выхода к морю была выполнена в октябре 2013 года, когда правительство Армении подало соответствующую заявку в ООН. Поскольку за каждой из рекомендаций закреплена свой номер, перечень рекомендаций можно расширять.



---

### **Приоритеты**

Каждой рекомендации была дана оценка приоритета: высокий, средний или низкий.

Оценка проводилась на четырех этапах разработки дорожной карты и менялась по результатам проведения консультаций с заинтересованными сторонами и во время проектной работы. Первый этап был проведен по отношению каждого отдельного сектора или вида транспорта, к которому применялась мера. На втором и третьем этапах оценивалась программа в целом и в отношении критериев, применяемых в мультикритериальном анализе (МКА) для оценки пилотных проектов. Четвертый этап состоял в проверке значимости в процессе консультаций с заинтересованными сторонами на заключительном этапе реализации проекта.

Окончательная оценка является средневзвешенным значением четырех оценок, при том, что первый этап имел меньшее значение, чем последующие этапы ввиду важности коридора и трансграничных действий:

- Высокий приоритет: 29 рекомендаций.
- Средний приоритет: 34 рекомендации.
- Низкий приоритет: 4 рекомендации.

Следовательно, большее количество рекомендаций мастер-плана имеет высокий или средний приоритет. В целом, высокий приоритет был присвоен рекомендациям, которые имеют воздействие на весь коридор; значительно упрощают пересечение границ и интермодальные перевозки; улучшают эффективность морского и ж.д. транспорта; или направлены на сближение законов и процедур стран ТРАСЕКА с нормами ЕС.

---

### **Виды транспорта**

Различные виды транспорта представлены следующим образом:

- Автодорожный: 17 (25%).
- Железнодорожный: 21 (31%).
- Морской: 22 (32%).
- Внутренние водные пути: 9 (13%).
- Мультимодальный: 49 (74%).

Что же касается слоев, то существует значительное дублирование, поскольку большинство рекомендаций, учитывая комплексность логистического процесса, относятся более чем к одному виду транспорта. Большинство рекомендаций по мультимодальному виду транспорта попадают в эту категорию.



### **Ответственность и поддержка**

Одной из наиболее важных характеристик мастер-плана является распределение ответственности за реализацию различных рекомендаций. Заинтересованные представители государственного сектора в странах ТРАСЕКА (национального, регионального, двухстороннего и международного уровня) будут нести ответственность за реализацию рекомендаций мастер-плана<sup>15</sup>. Активное участие заинтересованных представителей частного сектора необходимо в реализации 33 (48%) рекомендаций.

Такое распределение ответственности подчеркивает необходимость сотрудничества государственного и частного секторов. В большинстве случаев инициатива по осуществлению и содействию мероприятиям должны исходить от государственного сектора.

В Таблице 2 представлены рекомендации, которые предусматривают принятие мер со стороны министерств транспорта или других структур, ответственных за транспортную стратегию страны. Они несут главную ответственность за конкретные рекомендации, обозначенные в таблице, и за сотрудничество с партнерами по развитию, такими как ЕС, другими донорами или МФИ.

В частности, таблицы 3 и 4 подготовлены, чтобы обозначить сферы, в которых содействие ЕС и МИФ считается полезным. Эти таблицы носят справочный характер и могут использоваться как национальными заинтересованными сторонами, так и институтами ЕС/МИФ для целей своих программ.

Вследствие сосредоточенности мастер-плана на «мягких» мерах, роль МФИ ограничивается 16 рекомендациями из 67. В то же время, ожидается, что ЕС окажет поддержку 34 мероприятиям 34 (50%).

<sup>15</sup> Исключением является рекомендация 037: «Создание и поддержка веб-страниц, соответствующих запросам клиентов судоходных компаний», осуществление которой возлагается на частные компании.



Таблица 2: Рекомендации по сферам ответственности: уровень министерств транспорта

№	Определение рекомендации	Уровень воздействия	Приоритет	Вид транспорта	Временные рамки	Уровень участия	Страны	Сфера ответственности (по секторам)			Возможность поддержки со стороны		Возможные мероприятия для содействия реализации рекомендаций	Ожидаемый результат
								Частный	Государственный	Детализированные данные по участвующим организациям и институтам	ЕС	МФИ		
008	Ввести обязательное страхование перевозки	Коридор	Средний	Мульти-модальный	2013-17	Страна	Грузия	Бизнес	Правительство	Государственные учреждения и ведомства (согласно установленным процедурам в странах); органы законодательной власти			Выполнение соответствующих планов действий / реализация сопутствующих программ содействия; консультации с заинтересованными сторонами, вовлечение частного сектора в процесс подготовки и реализации мер	Улучшено положение с выполнением правовых норм; национальное законодательство гармонизировано / роль и обязанности участников процесса четко определены; обеспечена более высокая степень безопасности перевозки; введены упрощенные процедуры и прозрачность процесса
025	Построить вторую рампу / мост в Актау	Коридор	Высокий	Ж.д., морской, мульти-модальный	2013-17	Страна	Казахстан	Сфера услуг	Правительство	Железнодорожные компании соответствующих стран; министерства транспорта и другие министерства, ответственные за транспортные стратегию страны и инфраструктуру; порт Актау		МФИ	Выполнение соответствующих планов действий / реализация сопутствующих программ содействия; содействие ЕС / МФИ в финансировании; включение в планы финансирования со стороны МФИ; государственная поддержка соответствующих инициатив и их включение в приоритетные программы целевого финансирования;	Коридор ТРАСЕКА привлекателен для новых клиентов и грузов; обеспечены эффективное обслуживание контейнеров, их перевозка, контейнерные операции и услуги; «узкие места» и «недостающие звенья» устранены; обеспечено увеличение темпов экономического роста и экономической активности; достигнута эффективность в предоставлении услуг, сокращение времени транзита и затрат, улучшена регулярность предоставления услуг; обеспечено содействие участию в современных логистических концепциях, сетях и цепях поставок; снижены заторы на дорогах и улучшено транспортное сообщение
026	Увеличить мощности сортировочной станции в Актау	Коридор	Высокий	Ж.д., морской, мульти-модальный	2013-17	Страна, региональный	Казахстан	Сфера услуг	Правительство	Железнодорожные компании соответствующих стран; министерства транспорта и другие министерства, ответственные за транспортные стратегию страны и инфраструктуру; Порт Актау		МФИ	Выполнение соответствующих планов действий / реализация сопутствующих программ содействия; содействие ЕС / МФИ в финансировании; включение в планы финансирования со стороны МФИ; государственная поддержка соответствующих	Коридор ТРАСЕКА привлекателен для новых клиентов и грузов; обеспечены эффективное обслуживание контейнеров, их перевозка, контейнерные операции и услуги; «узкие места» и «недостающие звенья» устранены; обеспечено





Логистические процессы и морские магистрали II

№	Определение рекомендации	Уровень воздействия	Приоритет	Вид транспорта	Временные рамки	Уровень участия	Страны	Сфера ответственности (по секторам)			Возможность поддержки со стороны		Возможные мероприятия для содействия реализации рекомендаций	Ожидаемый результат
								Частный	Государственный	Детализированные данные по участвующим организациям и институтам	ЕС	МФИ		
													инициатив и их включение в приоритетные программы целевого финансирования	увеличение темпов экономического роста и экономической активности; достигнута эффективность в предоставлении услуг, сокращение времени транзита и затрат, улучшена регулярность предоставления услуг; обеспечено содействие участию в современных логистических концепциях, сетях и цепях поставок; снижены заторы на дорогах и улучшено транспортное сообщение
027	Выделить или построить специализированный причал Ro-Ro в Актау	Коридор	Высокий	Автомобильный, морской, мультимодальный	2013-17	Страна	Казахстан Турция	Сфера услуг	Правительство	Железнодорожные компании соответствующих стран; министерства транспорта и другие министерства, ответственные за транспортные стратегии страны и инфраструктуру; порт Актау		МФИ	Выполнение соответствующих планов действий / реализация сопутствующих программ содействия; содействие ЕС / МФИ в финансировании; включение в планы финансирования со стороны МФИ; государственная поддержка соответствующих инициатив и их включение в приоритетные программы целевого финансирования; консультации с заинтересованными сторонами, вовлечение частного сектора в процесс подготовки и реализации мер	Коридор ТРАСЕКА привлекателен для новых клиентов и грузов; обеспечены эффективное обслуживание контейнеров, их перевозка, контейнерные операции и услуги; «узкие места» и «недостающие звенья» устранены; обеспечено увеличение темпов экономического роста и экономической активности; достигнута эффективность в предоставлении услуг, сокращение времени транзита и затрат, улучшена регулярность предоставления услуг; обеспечено содействие участию в современных логистических концепциях, сетях и цепях поставок; снижены заторы на дорогах и улучшено транспортное сообщение
028	Построить парковку + отвести площади для предоставления услуг / места для отдыха водителей в порту Актау	Коридор	Высокий	Автомобильный, морской, мультимодальный	2013-17	Страна	Казахстан Турция	Сфера услуг	Правительство	Железнодорожные компании соответствующих стран; министерства транспорта и другие министерства, ответственные за транспортные			Выполнение соответствующих планов действий / реализация сопутствующих программ содействия; содействие ЕС / МФИ в финансировании; включение в планы	Коридор ТРАСЕКА привлекателен для новых клиентов и грузов; обеспечены эффективное обслуживание контейнеров, их перевозка, контейнерные операции и





Логистические процессы и морские магистрали II

№	Определение рекомендации	Уровень воздействия	Приоритет	Вид транспорта	Временные рамки	Уровень участия	Страны	Сфера ответственности (по секторам)			Возможность поддержки со стороны		Возможные мероприятия для содействия реализации рекомендаций	Ожидаемый результат
								Частный	Государственный	Детализированные данные по участвующим организациям и институтам	ЕС	МФИ		
										стратегию страны и инфраструктуру; Порт Актау			финансирование со стороны МФИ; государственная поддержка соответствующих инициатив и их включение в приоритетные программы целевого финансирования; консультации с заинтересованными сторонами, вовлечение частного сектора в процесс подготовки и реализации мер	услуги; “узкие места” и “недостающие звенья” устранены; обеспечено увеличение темпов экономического роста и экономической активности; достигнута эффективность в предоставлении услуг, сокращение времени транзита и затрат, улучшена регулярность предоставления услуг; обеспечено содействие участию в современных логистических концепциях, сетях и цепях поставок; Снижены заторы на дорогах и улучшено транспортное сообщение;
029	Обеспечить приоритетность дноуглубительных работ в порту Актау	Коридор	Высокий	Морской, мультимодальный	2013-17	Страна	Туркменистан		Правительство	Железнодорожные компании соответствующих стран; министерства транспорта и другие министерства, ответственные за транспортные стратегии страны и инфраструктуру; порт Туркменбаши; государственные учреждения и ведомства (согласно установленным процедурам в странах)		МФИ	Выполнение соответствующих планов действий / реализация сопутствующих программ содействия; содействие ЕС / МФИ в финансировании; включение в планы финансирования со стороны МФИ; государственная поддержка соответствующих инициатив и их включение в приоритетные программы целевого финансирования; консультации с заинтересованными сторонами, вовлечение частного сектора в процесс подготовки и реализации мер	«Узкие места» и «недостающие звенья» устранены; обеспечено увеличение темпов экономического роста и экономической активности; достигнута эффективность в предоставлении услуг, сокращение времени транзита и затрат, улучшена регулярность предоставления услуг; обеспечено содействие участию в современных логистических концепциях, сетях и цепях поставок; снижены заторы на дорогах и улучшено транспортное сообщение
030	Применять процедуру свободной практики	Коридор	Средний	Морской	2013-17	Страна, межрегиональный	Азербайджан Болгария Грузия Молдова Румыния Турция Туркменистан Украина	Сфера услуг	Правительство	Таможенные службы; портовые администрации соответствующих стран; министерства транспорта и другие министерства, ответственные за транспортные стратегии страны и инфраструктуру; государственные учреждения и			Выполнение соответствующих планов действий / реализация сопутствующих программ содействия; Твининг или проект технического содействия; круглые столы, обмен информацией; использование существующих (соответствующих платформ) в реализации мер; примене-	Информация прозрачна и доступна; повышен уровень приведения установленных правил в соответствие с лучшей мировой и европейской практикой; достигнута эффективность в предоставлении услуг, сокращение времени транзита и затрат, улучшена регуляр-



Логистические процессы и морские магистрали II

№	Определение рекомендации	Уровень воздействия	Приоритет	Вид транспорта	Временные рамки	Уровень участия	Страны	Сфера ответственности (по секторам)			Возможность поддержки со стороны		Возможные мероприятия для содействия реализации рекомендаций	Ожидаемый результат
								Частный	Государственный	Детализированные данные по участвующим организациям и институтам	ЕС	МФИ		
										ведомства (согласно установленным процедурам в странах); рабочие группы на уровне стран			ния инструмента проектов TAIEХ; консультации с заинтересованными сторонами, вовлечение частного сектора в процесс подготовки и реализации мер	ность предоставление услуг; квалификация и эффективность кадров повышены
031	Применять систему отчетности для судов по принципу «единого окна» на уровне страны и гармонизировать процедуру на региональном уровне (Черное и Каспийское моря)	Коридор	Высокий	Морской, мультимодальный	2013-17	Межрегиональный	Азербайджан Болгария Грузия Молдова Румыния Турция Туркменистан Украина		Двусторонний уровень, правительство	ЕЭК ООН; таможенные службы; портовые администрации соответствующих стран; министерства транспорта и другие министерства, ответственные за транспортные стратегии страны и инфраструктуру; государственные учреждения и ведомства (согласно установленным процедурам в странах); рабочие группы на уровне стран	ЕС		Выполнение соответствующих планов действий / реализация сопутствующих программ содействия; Твининг или проект технического содействия; сотрудничество с EUBAM; круглые столы, обмен информацией; использование существующих (соответствующих платформ) в реализации мер; применения инструмента проектов TAIEХ; меры по приведению в соответствие со стратегией ЕС (Директива 2010/65/ЕС); консультации с заинтересованными сторонами, вовлечение частного сектора в процесс подготовки и реализации мер	Информация прозрачна и доступна; повышен уровень приведения установленных правил в соответствие с лучшей мировой и европейской практикой; достигнута эффективность в предоставлении услуг, сокращение времени транзита и затрат, улучшена регулярность предоставление услуг; квалификация и эффективность кадров повышены
032	Ввести и использовать систему портовых сообществ, основанную на электронном обмене информации и процедуре предварительной подачи данных для декларирования	Коридор	Высокий	Морской, мультимодальный	2013-17	Межрегиональный	Азербайджан Болгария Грузия Молдова Румыния Турция Туркменистан Украина		Двусторонний уровень, правительство	ЕЭК ООН; таможенные службы; портовые администрации соответствующих стран; министерства транспорта и другие министерства, ответственные за транспортные стратегии страны и инфраструктуру; государственные учреждения и ведомства (согласно установленным процедурам в странах); рабочие группы на уровне стран	ЕС		Выполнение соответствующих планов действий / реализация сопутствующих программ содействия; Твининг или проект технического содействия; сотрудничество с EUBAM; круглые столы, обмен информацией; использование существующих (соответствующих платформ) в реализации мер; применения инструмента проектов TAIEХ; консультации с заинтересованными сторонами, вовлечение частного сектора в процесс подготовки и реализации мер	Обеспечены эффективное обслуживание контейнеров, их перевозка, контейнерные операции и услуги; информация прозрачна и доступна; повышен уровень приведения установленных правил в соответствие с лучшей мировой и европейской практикой; достигнута эффективность в предоставлении услуг, сокращение времени транзита и затрат, улучшена регулярность предоставление услуг; квалификация и эффективность кадров повышены; обеспечено содействие участию в современных логистических концеп-





Логистические процессы и морские магистрали II

№	Определение рекомендации	Уровень воздействия	Приоритет	Вид транспорта	Временные рамки	Уровень участия	Страны	Сфера ответственности (по секторам)			Возможность поддержки со стороны		Возможные мероприятия для содействия реализации рекомендаций	Ожидаемый результат
								Частный	Государственный	Детализированные данные по участвующим организациям и институтам	ЕС	МФИ		
														циях, сетях и цепях поставок
033	Пересмотреть подход к работе системы портовых сообществ в прикаспийском регионе	Коридор	Высокий	Морской, мультимодальный	2020+	Региональный	Азербайджан Казахстан Туркменистан		Правительство	Таможенные службы; портовые администрации соответствующих стран; системы портовых сообществ; министерства транспорта и другие министерства, ответственные за транспортные стратегии страны и инфраструктуру; государственные учреждения и ведомства (согласно установленным процедурам в странах); порты и судоходные компании			Выполнение соответствующих планов действий / реализация сопутствующих программ содействия; Твининг или проект технического содействия; необходимость межправительственных соглашений	«Узкие места» и «недостающие звенья» устранены
038	Улучшить навигационные условия в нижнем течении Дуная	Коридор	Средний	ВВП	2017-20	Региональный	Болгария Румыния		Правительство	Министерства транспорта и другие министерства, ответственные за транспортные стратегии страны и инфраструктуру; министерства экономики и финансов и другие министерства, ответственные за планирование бюджета и макроэкономическое планирование; МФИ, агентства по финансированию, партнеры по развитию; другие организации, уже вовлеченные на данный момент в исполнение рекомендации	ЕС	МФИ	Содействие ЕС / МФИ в финансировании	«Узкие места» и «недостающие звенья» устранены; обеспечена гармонизация планов развития инфраструктуры; улучшены качество предоставляемых услуг, конкурентоспособность и доля рынка (по виду транспорта / маршруту / направлению); обеспечено содействие участию в современных логистических концепциях, сетях и цепях поставок; снижены заторы на дорогах и улучшено транспортное сообщение; обеспечен положительный социально-экономический эффект от переключения на альтернативные виды транспорта



Логистические процессы и морские магистрали II

№	Определение рекомендации	Уровень воздействия	Приоритет	Вид транспорта	Временные рамки	Уровень участия	Страны	Сфера ответственности (по секторам)			Возможность поддержки со стороны		Возможные мероприятия для содействия реализации рекомендаций	Ожидаемый результат
								Частный	Государственный	Детализированные данные по участвующим организациям и институтам	ЕС	МФИ		
039	Подготовить и исполнять стратегию развития ВВП Украины	Уровень страны	Средний	ВВП	2017-20	Страна	Украина	Бизнес, сфера услуг, операторы	Правительство, другое	Системы портовых сообществ; министерства транспорта и другие министерства, ответственные за транспортные стратегии страны и инфраструктуру; государственные учреждения и ведомства (согласно установленным процедурам в странах; судоходные компании	ЕС		Твининг или проект технического содействия; меры по приведению в соответствие с практикой ЕС; содействие ЕС / МФИ в финансировании; государственная поддержка соответствующих инициатив и их включение в приоритетные программы целевого финансирования; тренинги и меры по повышению квалификации; консультации с заинтересованными сторонами, вовлечение частного сектора в процесс подготовки и реализации мер	Повышен уровень приведения установленных правил в соответствие с лучшей мировой и европейской практикой; обеспечено увеличение темпов экономического роста и экономической активности; улучшено использование активов (подвижной состав, суда, парк, инфраструктура); обеспечено содействие участию в современных логистических концепциях, сетях и цепях поставок; национальное законодательство гармонизировано / роль и обязанности участников процесса четко определены; обеспечен положительный социально-экономический эффект от переключения на альтернативные виды транспорта
059	Выполнять концепцию развития дорожного транспорта коридора ТРАСЕКА	Коридор	Средний	Автодорожный, мультимодальный	2013-17	Страна, региональный, межрегиональный	Азербайджан Армения Болгария Грузия Казахстан Кыргызстан Молдова Румыния Таджикистан Турция Туркменистан Узбекистан	Сфера услуг, операторы	Двусторонний уровень, правительство	Институты автодорожной отрасли; МПК ТРАСЕКА и ПС МПК ТРАСЕКА; отраслевые международные организации	ЕС	МФИ	Выполнение соответствующих планов действий / реализация сопутствующих программ содействия; круглые столы, обмен информацией; использование существующих (соответствующих платформ) в реализации мер; координация и мониторинг действий на межгосударственном уровне	Коридор ТРАСЕКА привлекателен для новых клиентов и грузов; обеспечены эффективное обслуживание контейнеров, их перевозка, контейнерные операции и услуги; достигнута эффективность в предоставлении услуг, сокращение времени транзита и затрат, улучшена регулярность предоставления услуг; улучшены качество предоставляемых услуг, конкурентоспособность и доля рынка (по виду транспорта / маршруту / направлению); обеспечено содействие участию в современных логистических концепциях, сетях и цепях поставок; обеспечена бо-





Логистические процессы и морские магистрали II

№	Определение рекомендации	Уровень воздействия	Приоритет	Вид транспорта	Временные рамки	Уровень участия	Страны	Сфера ответственности (по секторам)			Возможность поддержки со стороны		Возможные мероприятия для содействия реализации рекомендаций	Ожидаемый результат
								Частный	Государственный	Детализированные данные по участвующим организациям и институтам	ЕС	МФИ		
														лее высокая степень безопасности перевозки; введены упрощенные процедуры и прозрачность процесса
060	Гармонизировать стандарты и процедуры	Коридор	Средний	Автодорожный, мультимодальный	2017-20	Страна, региональный, межрегиональный	Все страны ТРАСЕКА	Сфера услуг	Двусторонний уровень, правительство	Институты автодорожной отрасли; МПК ТРАСЕКА и ПС МПК ТРАСЕКА; рабочие группы на уровне стран; отраслевые международные организации; органы законодательной власти	ЕС		Выполнение соответствующих планов действий / реализация сопутствующих программ содействия; Твининг или проект технического содействия; круглые столы, обмен информацией; использование существующих (соответствующих платформ) в реализации мер; координация и мониторинг действий на межгосударственном уровне; государственная поддержка и изменение соответствующих процедур; тренинги и меры по повышению квалификации	Коридор ТРАСЕКА привлекателен для новых клиентов и грузов; «узкие места» и «недостающие звенья» устранены; повышен уровень приведения установленных правил в соответствие с лучшей мировой и европейской практикой; обеспечено увеличение темпов экономического роста и экономической активности; достигнута эффективность в предоставлении услуг, сокращение времени транзита и затрат, улучшена регулярность предоставления услуг; улучшено положение с выполнением правовых норм; национальное законодательство гармонизировано / роль и обязанности участников процесса четко определены; увеличена скорость выдачи грузов
061	Улучшить сообщение между логистическими центрами и транспортными узлами	Коридор	Высокий	Автодорожный, мультимодальный	2017-20	Страна, региональный, межрегиональный	Все страны ТРАСЕКА	Бизнес, сфера услуг, операторы	Правительство	Министерства транспорта и другие министерства, ответственные за транспортные стратегии страны и инфраструктуру; министерства экономики и финансов и другие министерства, ответственные за планирование бюджета и макроэкономическое планирование; государственные учреждения и ведомства (согласно установлен-		МФИ	Выполнение соответствующих планов действий / реализация сопутствующих программ содействия; Твининг или проект технического содействия; меры по приведению в соответствие с практикой ЕС; государственная поддержка и изменение соответствующих процедур; решение на политическом уровне; государственная поддержка соответствующих инициатив и их включение в	Коридор ТРАСЕКА привлекателен для новых клиентов и грузов; обеспечены эффективное обслуживание контейнеров, их перевозка, контейнерные операции и услуги; «узкие места» и «недостающие звенья» устранены; повышен уровень приведения установленных правил в соответствие с лучшей мировой и европейской практикой; достигнута эффективность



Логистические процессы и морские магистрали II

№	Определение рекомендации	Уровень воздействия	Приоритет	Вид транспорта	Временные рамки	Уровень участия	Страны	Сфера ответственности (по секторам)			Возможность поддержки со стороны		Возможные мероприятия для содействия реализации рекомендаций	Ожидаемый результат
								Частный	Государственный	Детализированные данные по участвующим организациям и институтам	ЕС	МФИ		
										ным процедурам в странах); МПК ТРАСЕКА и ПС МПК ТРАСЕКА; региональные, местные и муниципальные власти			приоритетные программы целевого финансирования	государственных инвестиций; обеспечена гармонизация планов развития инфраструктуры; обеспечено содействие участию в современных логистических концепциях, сетях и цепях поставок; введены и применяются координированные планы развития
062	Обеспечить необходимую подъездную инфраструктуру к логистическим центрам, крупным узлам, таким как порты	Коридор	Средний	Автодорожный, мультимодальный	2013-17	Страна, межрегиональный	Азербайджан Болгария Казахстан Румыния Украина	Бизнес, операторы	Правительство	Портовые администрации соответствующих стран; министерства транспорта и другие министерства, ответственные за транспортные стратегии страны и инфраструктуру; министерства экономики и финансов и другие министерства, ответственные за планирование бюджета и макроэкономическое планирование; государственные учреждения и ведомства (согласно установленным процедурам в странах); МПК ТРАСЕКА и ПС МПК ТРАСЕКА; региональные, местные и муниципальные власти			Выполнение соответствующих планов действий / реализация сопутствующих программ содействия; Твининг или проект технического содействия; меры по приведению в соответствие с практикой ЕС; государственная поддержка и изменение соответствующих процедур; решение на политическом уровне; государственная поддержка соответствующих инициатив и их включение в приоритетные программы целевого финансирования	Коридор ТРАСЕКА привлекателен для новых клиентов и грузов; обеспечены эффективное обслуживание контейнеров, их перевозка, контейнерные операции и услуги; «узкие места» и «недостающие звенья» устранены; повышен уровень приведения установленных правил в соответствие с лучшей мировой и европейской практикой; достигнута эффективность государственных инвестиций; обеспечена гармонизация планов развития инфраструктуры; обеспечено содействие участию в современных логистических концепциях, сетях и цепях поставок; введены и применяются координированные планы развития
063	Использовать перевозки Ro-La	Коридор	Средний	Автодорожный, ж.д., мультимодальный	2017-20	Страна, региональный, межрегиональный	Все страны ТРАСЕКА	Бизнес, сфера услуг, операторы		Институты автодорожной отрасли; железнодорожные компании соответствующих стран; МПК ТРАСЕКА и ПС МПК ТРАСЕКА			Выполнение соответствующих планов действий / реализация сопутствующих программ содействия; круглые столы, обмен информацией; переориентирование и корректировка бизнес-планов (в соответствии с требованиями рынка)	Коридор ТРАСЕКА привлекателен для новых клиентов и грузов; обеспечены эффективное обслуживание контейнеров, их перевозка, контейнерные операции и услуги; достигнута эффективность в предоставлении услуг, сокращение времени транзита и затрат, улучшена регулярность предостав-





Логистические процессы и морские магистрали II

№	Определение рекомендации	Уровень воздействия	Приоритет	Вид транспорта	Временные рамки	Уровень участия	Страны	Сфера ответственности (по секторам)			Возможность поддержки со стороны		Возможные мероприятия для содействия реализации рекомендаций	Ожидаемый результат
								Частный	Государственный	Детализированные данные по участвующим организациям и институтам	ЕС	МФИ		
														ление услуг; улучшено использование активов (подвижной состав, суда, парк, инфраструктура); снижены заторы на дорогах и улучшено транспортное сообщение; обеспечен положительный социально-экономический эффект от переключения на альтернативные виды транспорта
064	Модернизировать парк	Коридор	Низкий	Автодорожный	2017-20	Страна	Армения Азербайджан Болгария Грузия Казахстан Кыргызстан Молдова Румыния Таджикистан Туркменистан Узбекистан Украина	Бизнес, сфера услуг, операторы	Двусторонний уровень, правительство	Институты автодорожной отрасли; министерства транспорта и другие министерства, ответственные за транспортные стратегии страны и инфраструктуру; государственные учреждения и ведомства (согласно установленным процедурам в странах); частные компании (заинтересованные стороны); отраслевые международные организации; другие организации, уже вовлеченные на данный момент в исполнение рекомендации; органы законодательной власти		МФИ	Государственная поддержка и изменение соответствующих процедур; решение на политическом уровне; государственная поддержка соответствующих инициатив и их включение в приоритетные программы целевого финансирования; переориентирование и корректировка бизнес-планов (в соответствии с требованиями рынка)	Коридор ТРАСЕКА привлекателен для новых клиентов и грузов; обеспечены эффективное обслуживание контейнеров, их перевозка, контейнерные операции и услуги; повышен уровень приведения установленных правил в соответствие с лучшей мировой и европейской практикой; обеспечено увеличение темпов экономического роста и экономической активности; улучшено использование активов (подвижной состав, суда, парк, инфраструктура); улучшены качество предоставляемых услуг, конкурентоспособность и доля рынка (по виду транспорта / маршруту / направлению)
065	Развивать профессиональное образование в автодорожном секторе	Коридор	Средний	Автодорожный, мультимодальный	2013-17	Страна, региональный, межрегиональный	Все страны ТРАСЕКА	Бизнес, сфера услуг, операторы	Правительство, другое	Институты автодорожной отрасли; МПК ТРАСЕКА и ПС МПК ТРАСЕКА; отраслевые международные организации	ЕС		Меры по приведению в соответствие с практикой ЕС; содействие ЕС / МФИ в финансировании; государственная поддержка и изменение соответствующих процедур	Квалификация и эффективность кадров повышены; улучшены качество предоставляемых услуг, конкурентоспособность и доля рынка (по виду транспорта / маршруту / направлению)
066	Выполнять план действий ТРАСЕКА, подготовленный проектом ЕС по безопасности на наземном транспорте	Коридор	Средний	Автодорожный	2013-17	Страна, региональный, межре-	Все страны ТРАСЕКА	Бизнес, сфера услуг, операторы	Двусторонний уровень, правительство	Институты автодорожной отрасли; министерства транспорта и другие министерства, ответственные за транспортные	ЕС	МФИ	Выполнение соответствующих планов действий / реализация сопутствующих программ содействия; Твининг или проект технического со-	Национальное законодательство гармонизировано / роль и обязанности участников процесса четко определены; обеспечена более





Логистические процессы и морские магистрали II

№	Определение рекомендации	Уровень воздействия	Приоритет	Вид транспорта	Временные рамки	Уровень участия	Страны	Сфера ответственности (по секторам)			Возможность поддержки со стороны		Возможные мероприятия для содействия реализации рекомендаций	Ожидаемый результат
								Частный	Государственный	Детализированные данные по участвующим организациям и институтам	ЕС	МФИ		
						региональный				стратегию страны и инфраструктуру; государственные учреждения и ведомства (согласно установленным процедурам в странах); региональные, местные и муниципальные власти; неправительственные организации / академические институты / некоммерческие организации; рабочие группы на уровне стран; отраслевые международные организации; органы законодательной власти			действия; круглые столы, обмен информацией; использование существующих (соответствующих платформ) в реализации мер; координация и мониторинг действий на межгосударственном уровне; государственная поддержка и изменение соответствующих процедур; решение на политическом уровне; консультации с заинтересованными сторонами, вовлечение частного сектора в процесс подготовки и реализации мер	высокая степень безопасности перевозки; введены упрощенные процедуры и прозрачность процесса; введены и применяются координированные планы развития
067	Провести процедуры в автомобильном секторе в соответствии с международными стандартами	Коридор	Средний	Автомобильный	2013-17	Страна, региональный, межрегиональный	Все страны ТРАСЕКА	Сфера услуг	другое	Институты автомобильной отрасли; МПК ТРАСЕКА и ПС МПК ТРАСЕКА; отраслевые международные организации; другие организации, уже вовлеченные на данный момент в исполнение рекомендации; органы законодательной власти	ЕС		Круглые столы, обмен информацией; использование ресурсов юридической экспертной группы ТРАСЕКА; использование существующих (соответствующих платформ) в реализации мер; решение на политическом уровне	Улучшено положение с выполнением правовых норм; национальное законодательство гармонизировано / роль и обязанности участников процесса четко определены





Таблица 3: Сферы для определения возможной поддержки: уровень МФИ

№	Определение рекомендации	Уровень воздействия	Приоритет	Вид транспорта	Временные рамки	Уровень участия	Страны	Сфера ответственности (по секторам)			Возможность поддержки со стороны		Возможные мероприятия для содействия реализации рекомендаций	Ожидаемый результат
								Частный	Государственный	Детализированные данные по участвующим организациям и институтам	ЕС	МФИ		
010	Улучшить оснащение границ: оборудование для проверок и контроля	Коридор	Средний	Мульти-модальный	2017-20	Страна, региональный	Молдова Таджикистан Украина		Правительство	Таможенные службы; государственные учреждения и ведомства (согласно установленным процедурам в странах); пограничные службы; рабочие группы на уровне стран; другие организации, уже вовлеченные на данный момент в исполнение рекомендации	ЕС	МФИ	Сотрудничество с EUBAM; содействие ЕС / МФИ в финансировании; государственная поддержка и изменение соответствующих процедур	Информация прозрачна и доступна; повышен уровень приведения установленных правил в соответствие с лучшей мировой и европейской практикой; обеспечено увеличение темпов экономического роста и экономической активности; улучшено положение с выполнением правовых норм; обеспечена более высокая степень безопасности перевозки; понижен уровень нелегальной торговли; введены упрощенные процедуры и прозрачность процесса
011	Ввести систему управления рисками при прохождении границ и создать центр сводной информации	Коридор	Средний	Мульти-модальный	2017-20	Региональный	Молдова Румыния Украина		Правительство	Таможенные службы; государственные учреждения и ведомства (согласно установленным процедурам в странах); пограничные службы; частные компании (заинтересованные стороны); рабочие группы на уровне стран; другие организации, уже вовлеченные на данный момент в исполнение рекомендации	ЕС	МФИ	Твининг или проект технического содействия; сотрудничество с EUBAM; содействие ЕС / МФИ в финансировании; государственная поддержка и изменение соответствующих процедур; применения инструмента проектов TAIEХ; консультации с заинтересованными сторонами, вовлечение частного сектора в процесс подготовки и реализации мер	Информация прозрачна и доступна; повышен уровень приведения установленных правил в соответствие с лучшей мировой и европейской практикой; обеспечено увеличение темпов экономического роста и экономической активности; улучшено положение с выполнением правовых норм; обеспечена более высокая степень безопасности перевозки; понижен уровень нелегальной торговли; введены упрощенные процедуры и прозрачность процесса



Логистические процессы и морские магистрали II

№	Определение рекомендации	Уровень воздействия	Приоритет	Вид транспорта	Временные рамки	Уровень участия	Страны	Сфера ответственности (по секторам)			Возможность поддержки со стороны		Возможные мероприятия для содействия реализации рекомендаций	Ожидаемый результат
								Частный	Государственный	Детализированные данные по участвующим организациям и институтам	ЕС	МФИ		
020	Восстановление паромного комплекса в Варне	Коридор	Средний	Ж.д., морской, мультимодальный	2013-17	Страна, региональный	Болгария		Правительство	Железнодорожные компании соответствующих стран; МФИ, агентства по финансированию, партнеры по развитию		МФИ	Содействие ЕС / МФИ в финансировании; включение в планы финансирования со стороны МФИ; государственная поддержка соответствующих инициатив и их включение в приоритетные программы целевого финансирования	«Узкие места» и «недостающие звенья» устранены; достигнута эффективность в предоставлении услуг, сокращение времени транзита и затрат, улучшена регулярность предоставления услуг; обеспечено содействие участию в современных логистических концепциях, сетях и цепях поставок
021	Организовать ж.-д. подъездное сообщение и грузовой двор на Евротерминале в г. Одесса	Коридор	Средний	Мультимодальный	2017-20	Региональный, межрегиональный	Украина	Бизнес, операторы	Правительство	Портовые администрации соответствующих стран; железнодорожные компании соответствующих стран; операторы терминалов		МФИ	Выполнение соответствующих планов действий / реализация сопутствующих программ содействия; содействие ЕС / МФИ в финансировании; определение юридического статуса взаимоотношений между Евротерминалом и портом Одесса	«Узкие места» и «недостающие звенья» устранены; снижены заторы на дорогах и улучшено транспортное сообщение; обеспечен положительный социально-экономический эффект от переключения на альтернативные виды транспорта
022	Обеспечить приоритет для удлинения и усиления волнолома и поддержание глубин в навигационном канале порта Поти	Коридор	Высокий	Морской, мультимодальный	2013-17	Страна	Грузия	Бизнес, операторы	Правительство	Министерства транспорта и другие министерства, ответственные за транспортные стратегии страны и инфраструктуру; АРМТ; МФИ, агентства по финансированию, партнеры по развитию		МФИ	Выполнение соответствующих планов действий / реализация сопутствующих программ содействия; содействие ЕС / МФИ в финансировании	«Узкие места» и «недостающие звенья» устранены; снижены заторы на дорогах и улучшено транспортное сообщение; обеспечен положительный социально-экономический эффект от переключения на альтернативные виды транспорта
023	Строительство рампы Ro-La в Батуми	Коридор	Высокий	Морской, мультимодальный	2017-20	Страна	Грузия		Правительство	Железнодорожные компании соответствующих стран; министерства транспорта и другие министерства, ответственные за транспортные стратегии страны и инфраструктуру; МФИ, агентства по финансированию, партнеры по развитию; другие организации, уже вовле-		МФИ	Выполнение соответствующих планов действий / реализация сопутствующих программ содействия; содействие ЕС / МФИ в финансировании	«Узкие места» и «недостающие звенья» устранены; достигнута эффективность в предоставлении услуг, сокращение времени транзита и затрат, улучшена регулярность предоставления услуг; обеспечено содействие участию в современных логистических концепциях, сетях и цепях поставок; снижены заторы на дорогах и улучшено транс-





Логистические процессы и морские магистрали II

№	Определение рекомендации	Уровень воздействия	Приоритет	Вид транспорта	Временные рамки	Уровень участия	Страны	Сфера ответственности (по секторам)			Возможность поддержки со стороны		Возможные мероприятия для содействия реализации рекомендаций	Ожидаемый результат
								Частный	Государственный	Детализированные данные по участвующим организациям и институтам	ЕС	МФИ		
										ченные на данный момент в исполнение рекомендации				портное сообщение; обеспечен положительный социально-экономический эффект от переключения на альтернативные виды транспорта;
025	Построить вторую рампу / мост в Актау	Коридор	Высокий	Ж.д., морской, мультимодальный	2013-17	Страна	Казахстан	Сфера услуг	Правительство	Железнодорожные компании соответствующих стран; министерства транспорта и другие министерства, ответственные за транспортные стратегии страны и инфраструктуру; порт Актау		МФИ	Выполнение соответствующих планов действий / реализация сопутствующих программ содействия; содействие ЕС / МФИ в финансировании; включение в планы финансирования со стороны МФИ; государственная поддержка соответствующих инициатив и их включение в приоритетные программы целевого финансирования	Коридор ТРАСЕКА привлекателен для новых клиентов и грузов; обеспечены эффективное обслуживание контейнеров, их перевозка, контейнерные операции и услуги; «узкие места» и «недостающие звенья» устранены; обеспечено увеличение темпов экономического роста и экономической активности; достигнута эффективность в предоставлении услуг, сокращение времени транзита и затрат, улучшена регулярность предоставления услуг; обеспечено содействие участию в современных логистических концепциях, сетях и цепях поставок; снижены заторы на дорогах и улучшено транспортное сообщение
026	Увеличить мощности сортировочной станции в Актау	Коридор	Высокий	Ж.д., морской, мультимодальный	2013-17	Страна, региональный	Казахстан	Сфера услуг	Правительство	Железнодорожные компании соответствующих стран; министерства транспорта и другие министерства, ответственные за транспортные стратегии страны и инфраструктуру; Порт Актау		МФИ	Выполнение соответствующих планов действий / реализация сопутствующих программ содействия; содействие ЕС / МФИ в финансировании; включение в планы финансирования со стороны МФИ; государственная поддержка соответствующих инициатив и их включение в приоритетные программы целевого финансирования	Коридор ТРАСЕКА привлекателен для новых клиентов и грузов; обеспечены эффективное обслуживание контейнеров, их перевозка, контейнерные операции и услуги; «узкие места» и «недостающие звенья» устранены; обеспечено увеличение темпов экономического роста и экономической активности; достигнута эффективность в предоставлении услуг, со-



Логистические процессы и морские магистрали II

№	Определение рекомендации	Уровень воздействия	Приоритет	Вид транспорта	Временные рамки	Уровень участия	Страны	Сфера ответственности (по секторам)			Возможность поддержки со стороны		Возможные мероприятия для содействия реализации рекомендаций	Ожидаемый результат
								Частный	Государственный	Детализированные данные по участвующим организациям и институтам	ЕС	МФИ		
														кращение времени транзита и затрат, улучшена регулярность предоставления услуг; обеспечено содействие участию в современных логистических концепциях, сетях и цепях поставок; снижены заторы на дорогах и улучшено транспортное сообщение
027	Выделить или построить специализированный причал Ro-Ro в Актау	Коридор	Высокий	Автодорожный, морской, мультимодальный	2013-17	Страна	Казахстан Турция	Сфера услуг	Правительство	Железнодорожные компании соответствующих стран; министерства транспорта и другие министерства, ответственные за транспортные стратегии страны и инфраструктуру; Порт Актау		МФИ	Выполнение соответствующих планов действий / реализация сопутствующих программ содействия; содействие ЕС / МФИ в финансировании; включение в планы финансирования со стороны МФИ; государственная поддержка соответствующих инициатив и их включение в приоритетные программы целевого финансирования; консультации с заинтересованными сторонами, вовлечение частного сектора в процесс подготовки и реализации мер	Коридор ТРАСЕКА привлекателен для новых клиентов и грузов; обеспечены эффективное обслуживание контейнеров, их перевозка, контейнерные операции и услуги; «узкие места» и «недостающие звенья» устранены; обеспечено увеличение темпов экономического роста и экономической активности; достигнута эффективность в предоставлении услуг, сокращение времени транзита и затрат, улучшена регулярность предоставления услуг; обеспечено содействие участию в современных логистических концепциях, сетях и цепях поставок; снижены заторы на дорогах и улучшено транспортное сообщение
029	Обеспечить приоритетность дноуглубительных работ в порту Актау	Коридор	Высокий	Морской, мультимодальный	2013-17	Страна	Туркменистан		Правительство	Железнодорожные компании соответствующих стран; министерства транспорта и другие министерства, ответственные за транспортные стратегии страны и инфраструктуру; порт Туркменбаши; государ-		МФИ	Выполнение соответствующих планов действий / реализация сопутствующих программ содействия; содействие ЕС / МФИ в финансировании; включение в планы финансирования со стороны МФИ; государственная поддержка соответствующих инициатив и	«Узкие места» и «недостающие звенья» устранены; обеспечено увеличение темпов экономического роста и экономической активности; достигнута эффективность в предоставлении услуг, сокращение времени транзита и затрат, улучшена регулярность предо-





Логистические процессы и морские магистрали II

№	Определение рекомендации	Уровень воздействия	Приоритет	Вид транспорта	Временные рамки	Уровень участия	Страны	Сфера ответственности (по секторам)			Возможность поддержки со стороны		Возможные мероприятия для содействия реализации рекомендаций	Ожидаемый результат
								Частный	Государственный	Детализированные данные по участвующим организациям и институтам	ЕС	МФИ		
										ственные учреждения и ведомства (согласно установленным процедурам в странах)			их включение в приоритетные программы целевого финансирования; консультации с заинтересованными сторонами, вовлечение частного сектора в процесс подготовки и реализации мер	ставление услуг; обеспечено содействие участию в современных логистических концепциях, сетях и цепях поставок; снижены заторы на дорогах и улучшено транспортное сообщение
038	Улучшить навигационные условия в нижнем течении Дуная	Коридор	Средний	ВВП	2017-20	Региональный	Болгария Румыния		Правительство	Министерства транспорта и другие министерства, ответственные за транспортные стратегии страны и инфраструктуру; министерства экономики и финансов и другие министерства, ответственные за планирование бюджета и макроэкономическое планирование; МФИ, агентства по финансированию, партнеры по развитию; другие организации, уже вовлеченные на данный момент в исполнение рекомендации	ЕС	МФИ	Содействие ЕС / МФИ в финансировании	«Узкие места» и «недостающие звенья» устранены; обеспечена гармонизация планов развития инфраструктуры; улучшены качество предоставляемых услуг, конкурентоспособность и доля рынка (по виду транспорта / маршруту / направлению); обеспечено содействие участию в современных логистических концепциях, сетях и цепях поставок; снижены заторы на дорогах и улучшено транспортное сообщение; обеспечен положительный социально-экономический эффект от переключения на альтернативные виды транспорта
059	Выполнять концепцию развития дорожного транспорта коридора ТРАСЕКА	Коридор	Средний	Автодорожный, мультимодальный	2013-17	Страна, региональный, межрегиональный	Армения Азербайджан Болгария Грузия Казахстан Кыргызстан Молдова Румыния Таджикистан Турция	Сфера услуг, операторы	Двусторонний уровень, правительство	Институты автодорожной отрасли; МПК ТРАСЕКА и ПС МПК ТРАСЕКА; отраслевые международные организации;	ЕС	МФИ	Выполнение соответствующих планов действий / реализация сопутствующих программ содействия; круглые столы, обмен информацией; использование существующих (соответствующих платформ) в реализации мер; координация и мониторинг действий на межгосударственном уровне	Коридор ТРАСЕКА привлекателен для новых клиентов и грузов; обеспечены эффективное обслуживание контейнеров, их перевозка, контейнерные операции и услуги; достигнута эффективность в предоставлении услуг, сокращение времени транзита и затрат, улучшена регулярность предоставления услуг; улучшены качество предоставляемых услуг, конкурентоспособность и



Логистические процессы и морские магистрали II

№	Определение рекомендации	Уровень воздействия	Приоритет	Вид транспорта	Временные рамки	Уровень участия	Страны	Сфера ответственности (по секторам)			Возможность поддержки со стороны		Возможные мероприятия для содействия реализации рекомендаций	Ожидаемый результат
								Частный	Государственный	Детализированные данные по участвующим организациям и институтам	ЕС	МФИ		
							Туркменистан Узбекистан							доля рынка (по виду транспорта / маршруту / направлению); обеспечено содействие участию в современных логистических концепциях, сетях и цепях поставок; обеспечена более высокая степень безопасности перевозки; введены упрощенные процедуры и прозрачность процесса
061	Улучшить сообщение между логистическими центрами и транспортными узлами	Коридор	Высокий	Автодорожный, мультимодальный	2017-20	Страна, региональный, межрегиональный	Все страны ТРАСЕКА	Бизнес, сфера услуг, операторы	Правительство	Министерства транспорта и другие министерства, ответственные за транспортные стратегии страны и инфраструктуру; министерства экономики и финансов и другие министерства, ответственные за планирование бюджета и макроэкономическое планирование; государственные учреждения и ведомства (согласно установленным процедурам в странах); МПК ТРАСЕКА и ПС МПК ТРАСЕКА; региональные, местные и муниципальные власти		МФИ	Выполнение соответствующих планов действий / реализация сопутствующих программ содействия; Твининг или проект технического содействия; меры по приведению в соответствие с практикой ЕС; государственная поддержка и изменение соответствующих процедур; решение на политическом уровне; государственная поддержка соответствующих инициатив и их включение в приоритетные программы целевого финансирования	Коридор ТРАСЕКА привлекателен для новых клиентов и грузов; обеспечены эффективное обслуживание контейнеров, их перевозка, контейнерные операции и услуги; «узкие места» и «недостающие звенья» устранены; повышен уровень приведения установленных правил в соответствие с лучшей мировой и европейской практикой; достигнута эффективность государственных инвестиций; обеспечена гармонизация планов развития инфраструктуры; обеспечено содействие участию в современных логистических концепциях, сетях и цепях поставок; введены и применяются координированные планы развития
064	Модернизировать парк	Коридор	Низкий	Автодорожный	2017-20	Страна	Армения Азербайджан Болгария Грузия Казахстан Кыргыз-	Бизнес, сфера услуг, операторы	Двусторонний уровень, правительство	Институты автодорожной отрасли; министерства транспорта и другие министерства, ответственные за транспортные стратегии страны и инфраструктуру; государственные учреждения и		МФИ	Государственная поддержка и изменение соответствующих процедур; решение на политическом уровне; государственная поддержка соответствующих инициатив и их включение в приоритетные программы целевого финанси-	Коридор ТРАСЕКА привлекателен для новых клиентов и грузов; обеспечены эффективное обслуживание контейнеров, их перевозка, контейнерные операции и услуги; повышен уровень приведения установленных правил в соот-





Логистические процессы и морские магистрали II

№	Определение рекомендации	Уровень воздействия	Приоритет	Вид транспорта	Временные рамки	Уровень участия	Страны	Сфера ответственности (по секторам)			Возможность поддержки со стороны		Возможные мероприятия для содействия реализации рекомендаций	Ожидаемый результат
								Частный	Государственный	Детализированные данные по участвующим организациям и институтам	ЕС	МФИ		
							Молдова Румыния Таджикистан Туркменистан Узбекистан Украина			ведомства (согласно установленным процедурам в странах); частные компании (заинтересованные стороны); отраслевые международные организации; другие организации, уже вовлеченные на данный момент в исполнение рекомендации; органы законодательной власти			рование; переориентирование и корректировка бизнес-планов (в соответствии с требованиями рынка)	ветствие с лучшей мировой и европейской практикой; обеспечено увеличение темпов экономического роста и экономической активности; улучшено использование активов (подвижной состав, суда, парк, инфраструктура); улучшены качество предоставляемых услуг, конкурентоспособность и доля рынка (по виду транспорта / маршруту / направлению)





Логистические процессы и морские магистрали II

№	Определение рекомендации	Уровень воздействия	Приоритет	Вид транспорта	Временные рамки	Уровень участия	Страны	Сфера ответственности (по секторам)			Возможность поддержки со стороны		Возможные мероприятия для содействия реализации рекомендаций	Ожидаемый результат
								Частный	Государственный	Детализированные данные по участвующим организациям и институтам	ЕС	МФИ		
066	Выполнять план действий ТРАСЕКА, подготовленный проектом ЕС по безопасности на наземном транспорте	Коридор	Средний	Автодорожный	2013-17	Страна, региональный, межрегиональный	Все страны ТРАСЕКА	Бизнес, сфера услуг, операторы	Двусторонний уровень, правительство	Институты автодорожной отрасли; министерства транспорта и другие министерства, ответственные за транспортные стратегии страны и инфраструктуру; государственные учреждения и ведомства (согласно установленным процедурам в странах); региональные, местные и муниципальные власти; неправительственные организации / академические институты / некоммерческие организации; рабочие группы на уровне стран; отраслевые международные организации; органы законодательной власти	ЕС	МФИ	Выполнение соответствующих планов действий / реализация сопутствующих программ содействия; Твининг или проект технического содействия; круглые столы, обмен информацией; использование существующих (соответствующих платформ) в реализации мер; координация и мониторинг действий на межгосударственном уровне; государственная поддержка и изменение соответствующих процедур; решение на политическом уровне; консультации с заинтересованными сторонами, вовлечение частного сектора в процесс подготовки и реализации мер	Национальное законодательство гармонизировано / роль и обязанности участников процесса четко определены; обеспечена более высокая степень безопасности перевозки; введены упрощенные процедуры и прозрачность процесса; введены и применяются координированные планы развития
068	Упростить процедуры пересечения границ на автодорожном транспорте	Коридор	Средний	Автодорожный	2013-17	Страна, региональный, межрегиональный	Все страны ТРАСЕКА	Сфера услуг, операторы	Двусторонний уровень, правительство, другое	Институты автодорожной отрасли; МПК ТРАСЕКА и ПС МПК ТРАСЕКА; отраслевые международные организации; другие организации, уже вовлеченные на данный момент в исполнение рекомендации; органы законодательной власти	ЕС	МФИ	Круглые столы, обмен информацией; использование ресурсов юридической экспертной группы ТРАСЕКА; использование существующих (соответствующих платформ) в реализации мер; решение на политическом уровне	Улучшено положение с выполнением правовых норм; национальное законодательство гармонизировано / роль и обязанности участников процесса четко определены





Таблица 4: Сферы для определения возможной поддержки: уровень ЕС

№	Определение рекомендации	Уровень воздействия	Приоритет	Вид транспорта	Временные рамки	Уровень участия	Страны	Сфера ответственности (по секторам)			Возможность поддержки со стороны		Возможные мероприятия для содействия реализации рекомендаций	Ожидаемый результат
								Частный	Государственный	Детализированные данные по участвующим организациям и институтам	ЕС	МФИ		
001	Обеспечить выполнение концепции «единого окна»	Коридор	Высокий	Мультимодальный	2013-17	Страна	Армения Азербайджан Казахстан Украина		Правительство, другое	Всемирная таможенная организация; специальная программа ООН для экономик Центральной Азии (СПЕКА); Экономическая и социальная комиссия ООН для Азии и Тихого океана (ЭСКАТО); ЕЭК ООН; таможенные службы; государственные учреждения и ведомства (согласно установленным процедурам в странах); МПК ТРАСЕКА и ПС МПК ТРАСЕКА; пограничные службы	ЕС		Выполнение соответствующих планов действий / реализация сопутствующих программ содействия; Твининг или проект технического содействия; сотрудничество с EUBAM; круглые столы, обмен информацией; меры по приведению в соответствие с практикой ЕС; содействие ЕС / МФИ в финансировании; использование существующих (соответствующих платформ) в реализации мер; применения инструментов проектов TAIEХ; тренинги и меры по повышению квалификации	Информация прозрачна и доступна; повышен уровень приведения установленных правил в соответствие с лучшей мировой и европейской практикой; обеспечено увеличение темпов экономического роста и экономической активности; улучшено положение с выполнением правовых норм; понижен уровень нелегальной торговли; введены упрощенные процедуры и прозрачность процесса
003	Обеспечить дальнейшее развитие концепции «единого окна» в Украине - применение в регионе Большой Одессы	Коридор	Высокий	Морской, мультимодальный	2013-17	Страна, межрегиональный	Украина		Правительство	ЕЭК ООН; таможенные службы; портовые администрации соответствующих стран; системы портовых сообществ; другие организации, уже вовлеченные на данный момент в исполнение рекомендации	ЕС		Выполнение соответствующих планов действий / реализация сопутствующих программ содействия; сотрудничество с EUBAM; круглые столы, обмен информацией; меры по приведению в соответствие с практикой ЕС; использование существующих (соответствующих платформ) в реализации мер; применения инструментов проектов TAIEХ	Коридор ТРАСЕКА привлекателен для новых клиентов и грузов; обеспечены эффективное обслуживание контейнеров, их перевозка, контейнерные операции и услуги; обеспечено увеличение темпов экономического роста и экономической активности; улучшено использование активов (подвижной состав, суда, парк, инфраструктура); улучшены качество предоставляемых услуг, конкурентоспособность и доля рынка (по виду транспорта / маршруту / направлению)
004	Модернизировать таможенный кодекс	Коридор	Высокий	Мультимодальный	2013-17	Страна	Молдова Украина		Правительство	Всемирная таможенная организация; ЕЭК ООН; таможенные службы; министерства	ЕС		Выполнение соответствующих планов действий / реализация сопутствующих программ содействия;	Информация прозрачна и доступна; повышен уровень приведения установленных правил в соответ-



Логистические процессы и морские магистрали II

№	Определение рекомендации	Уровень воздействия	Приоритет	Вид транспорта	Временные рамки	Уровень участия	Страны	Сфера ответственности (по секторам)			Возможность поддержки со стороны		Возможные мероприятия для содействия реализации рекомендаций	Ожидаемый результат
								Частный	Государственный	Детализированные данные по участвующим организациям и институтам	ЕС	МФИ		
										экономики и финансов и другие министерства, ответственные за планирование бюджета и макроэкономическое планирование; государственные учреждения и ведомства (согласно установленным процедурам в странах); рабочие группы на уровне стран; другие организации, уже вовлеченные на данный момент в исполнение рекомендации			Твининг или проект технического содействия; сотрудничество с EUBAM; круглые столы, обмен информацией; меры по приведению в соответствие с практикой ЕС; использование существующих (соответствующих платформ) в реализации мер; применения инструмента проектов TAIEХ; тренинги и меры по повышению квалификации	ствие с лучшей мировой и европейской практикой; достигнута эффективность в предоставлении услуг, сокращение времени транзита и затрат, улучшена регулярность предоставления услуг; улучшено положение с выполнением правовых норм; введены упрощенные процедуры и прозрачность процесса
006	Институционализировать сотрудничество по управлению границами	Коридор	Низкий	Мульти-модальный	2017-20	Региональный	Армения Азербайджан Грузия		Двусторонний уровень	ЕЭК ООН; таможенные службы; государственные учреждения и ведомства (согласно установленным процедурам в странах); пограничные службы	ЕС		Выполнение соответствующих планов действий / реализация сопутствующих программ содействия; Твининг или проект технического содействия; координация и мониторинг действий на межгосударственном уровне	Информация прозрачна и доступна; повышен уровень приведения установленных правил в соответствие с лучшей мировой и европейской практикой; увеличена скорость выдачи грузов
007	Регулярно проводить оценку, сравнение и анализ практики процедур пересечения границ	Коридор	Средний	Мульти-модальный	2013-17	Региональный	Армения Грузия	Бизнес	Правительство	ЕЭК ООН; таможенные службы; государственные учреждения и ведомства (согласно установленным процедурам в странах); пограничные службы; рабочие группы на уровне стран	ЕС		Выполнение соответствующих планов действий / реализация сопутствующих программ содействия; меры по приведению в соответствие с практикой ЕС; использование существующих (соответствующих платформ) в реализации мер; координация и мониторинг действий на межгосударственном уровне; мониторинг эксплуатации и коммерческих показателей; мониторинг конкурирующих маршрутов / видов транспорта; консультации с заинтересованными сторонами	Информация прозрачна и доступна; «узкие места» и «недостающие звенья» устранены; повышен уровень приведения установленных правил в соответствие с лучшей мировой и европейской практикой; достигнута эффективность в предоставлении услуг, сокращение времени транзита и затрат, улучшена регулярность предоставления услуг; обеспечены эффективность планирования и выполнения общих инициатив; понижен уровень нелегальной торговли;





Логистические процессы и морские магистрали II

№	Определение рекомендации	Уровень воздействия	Приоритет	Вид транспорта	Временные рамки	Уровень участия	Страны	Сфера ответственности (по секторам)			Возможность поддержки со стороны		Возможные мероприятия для содействия реализации рекомендаций	Ожидаемый результат
								Частный	Государственный	Детализированные данные по участвующим организациям и институтам	ЕС	МФИ		
													ми, вовлечение частного сектора в процесс подготовки и реализации мер	введены упрощенные процедуры и прозрачность процесса
009	Повысить конкурентоспособность и развить узловую функцию порта Актау	Коридор	Высокий	Мульти-модальный	2013-17	Страна	Казахстан	Бизнес, операторы	Правительство	Таможенные службы; железнодорожные компании соответствующих стран; системы портовых сообществ; операторы терминалов; министерства транспорта и другие министерства, ответственные за транспортные стратегии страны и инфраструктуру; министерства экономики и финансов и другие министерства, ответственные за планирование бюджета и макроэкономическое планирование; порт Актау; МПК ТРАСЕКА и ПС МПК ТРАСЕКА; региональные, местные и муниципальные власти; МФИ, агентства по финансированию, партнеры по развитию	ЕС		Твининг или проект технического содействия; пересмотр, упрощение и гармонизации процедур и тарифов (сквозной тариф); соглашение между портами и судоходными линиями по количеству судозаходов, расписаний линий, выделения причалов, «окон» обслуживания судна, времени обслуживания; государственная поддержка и изменение соответствующих процедур; мониторинг эксплуатации и коммерческих показателей; мониторинг конкурирующих маршрутов / видов транспорта; решение на политическом уровне; консультации с заинтересованными сторонами, вовлечение частного сектора в процесс подготовки и реализации мер	Коридор ТРАСЕКА привлекателен для новых клиентов и грузов; обеспечены эффективное обслуживание контейнеров, их перевозка, контейнерные операции и услуги; «узкие места» и «недостающие звенья» устранены; обеспечено увеличение темпов экономического роста и экономической активности; достигнута эффективность в предоставлении услуг, сокращение времени транзита и затрат, улучшена регулярность предоставления услуг; обеспечена гармонизация планов развития инфраструктуры; обеспечено содействие участию в современных логистических концепциях, сетях и цепях поставок; снижены заторы на дорогах и улучшено транспортное сообщение; увеличена скорость выдачи грузов
010	Улучшить оснащение границ: оборудование для проверок и контроля	Коридор	Средний	Мульти-модальный	2017-20	Страна, региональный	Молдова Таджикистан Украина		Правительство	Таможенные службы; государственные учреждения и ведомства (согласно установленным процедурам в странах); пограничные службы; рабочие группы на уровне стран; другие организации, уже вовлеченные на	ЕС	МФИ	Сотрудничество с EUBAM; содействие ЕС / МФИ в финансировании; государственная поддержка и изменение соответствующих процедур	Информация прозрачна и доступна; повышен уровень приведения установленных правил в соответствие с лучшей мировой и европейской практикой; обеспечено увеличение темпов экономического роста и экономической активности; улучшено положение



Логистические процессы и морские магистрали II

№	Определение рекомендации	Уровень воздействия	Приоритет	Вид транспорта	Временные рамки	Уровень участия	Страны	Сфера ответственности (по секторам)			Возможность поддержки со стороны		Возможные мероприятия для содействия реализации рекомендаций	Ожидаемый результат
								Частный	Государственный	Детализированные данные по участвующим организациям и институтам	ЕС	МФИ		
										данный момент в исполнении рекомендации				ние с выполнением правовых норм; обеспечена более высокая степень безопасности перевозки; понижен уровень нелегальной торговли; введены упрощенные процедуры и прозрачность процесса
011	Ввести систему управления рисками при прохождении границ и создать центр сводной информации	Коридор	Средний	Мульти-модальный	2017-20	Региональный	Молдова Румыния Украина		Правительство	Таможенные службы; государственные учреждения и ведомства (согласно установленным процедурам в странах); пограничные службы; частные компании (заинтересованные стороны); рабочие группы на уровне стран; другие организации, уже вовлеченные на данный момент в исполнение рекомендации	ЕС	МФИ	Твининг или проект технического содействия; сотрудничество с EUBAM; содействие ЕС / МФИ в финансировании; государственная поддержка и изменение соответствующих процедур; применения инструмента проектов TAIEX; консультации с заинтересованными сторонами, вовлечение частного сектора в процесс подготовки и реализации мер	Информация прозрачна и доступна; повышен уровень приведения установленных правил в соответствие с лучшей мировой и европейской практикой; обеспечено увеличение темпов экономического роста и экономической активности; улучшено положение с выполнением правовых норм; обеспечена более высокая степень безопасности перевозки; понижен уровень нелегальной торговли; введены упрощенные процедуры и прозрачность процесса
012	Перейти к новому таможенному законодательству	Коридор	Высокий	Мульти-модальный	2017-20	Страна	Молдова		Правительство	Таможенные службы; другие организации, уже вовлеченные на данный момент в исполнение рекомендации	ЕС		Твининг или проект технического содействия; сотрудничество с EUBAM; применения инструмента проектов TAIEX; консультации с заинтересованными сторонами, вовлечение частного сектора в процесс подготовки и реализации мер	Повышен уровень приведения установленных правил в соответствие с лучшей мировой и европейской практикой; улучшено положение с выполнением правовых норм; введены упрощенные процедуры и прозрачность процесса
013	Ввести и регулярно проводить мониторинг ключевых показателей портов	Коридор	Средний	Морской	2017-20	Региональный	Азербайджан Грузия Казахстан Туркменистан	Бизнес, сфера услуг	Правительство	Портовые администрации соответствующих стран; порты и судоходные компании; рабочие группы на уровне стран	ЕС		Выполнение соответствующих планов действий / реализация сопутствующих программ содействия; круглые столы, обмен информацией; пересмотр, упрощение и гармонизации	Коридор ТРАСЕКА привлекателен для новых клиентов и грузов; информация прозрачна и доступна; «узкие места» и «недостающие звенья» устранены; обеспечено увеличение





Логистические процессы и морские магистрали II

№	Определение рекомендации	Уровень воздействия	Приоритет	Вид транспорта	Временные рамки	Уровень участия	Страны	Сфера ответственности (по секторам)			Возможность поддержки со стороны		Возможные мероприятия для содействия реализации рекомендаций	Ожидаемый результат
								Частный	Государственный	Детализированные данные по участвующим организациям и институтам	ЕС	МФИ		
							Украина						процедур и тарифов (сквозной тариф); использование существующих (соответствующих платформ) в реализации мер; государственная поддержка и изменение соответствующих процедур; консультации с заинтересованными сторонами, вовлечение частного сектора в процесс подготовки и реализации мер	темпов экономического роста и экономической активности; достигнута эффективность в предоставлении услуг, сокращение времени транзита и затрат, улучшена регулярность предоставления услуг; улучшен доступ к финансированию со стороны МФИ и доноров, обеспечено эффективное использование фондов финансирования; улучшены качество предоставляемых услуг, конкурентоспособность и доля рынка (по виду транспорта / маршруту / направлению); обеспечено содействие участию в современных логистических концепциях, сетях и цепях поставок; введены и применяются координированные планы развития
014	Улучшить сотрудничество между портами и таможенными органами	Коридор	Высокий	Мульти-модальный	2017-20	Региональный	Азербайджан Грузия Турция Украина		Двусторонний уровень	Специальная программа ООН для экономик Центральной Азии (СПЕКА); Экономическая и социальная комиссия ООН для Азии и Тихого океана (ЭСКАТО); ЕЭК ООН; таможенные службы; портовые администрации соответствующих стран	ЕС		Выполнение соответствующих планов действий / реализация сопутствующих программ содействия; Твиннинг или проект технического содействия; сотрудничество с EUBAM; меры по приведению в соответствие с практикой ЕС; использование существующих (соответствующих платформ) в реализации мер; государственная поддержка и изменение соответствующих процедур; тренинги и меры по повышению квалификации	Информация прозрачна и доступна; «узкие места» и «недостающие звенья» устранены; повышен уровень приведения установленных правил в соответствие с лучшей мировой и европейской практикой; достигнута эффективность в предоставлении услуг, сокращение времени транзита и затрат, улучшена регулярность предоставления услуг; снижены заторы на дорогах и улучшено транспортное сообщение



Логистические процессы и морские магистрали II

№	Определение рекомендации	Уровень воздействия	Приоритет	Вид транспорта	Временные рамки	Уровень участия	Страны	Сфера ответственности (по секторам)			Возможность поддержки со стороны		Возможные мероприятия для содействия реализации рекомендаций	Ожидаемый результат
								Частный	Государственный	Детализированные данные по участвующим организациям и институтам	ЕС	МФИ		
015	Ввести электронную систему оценки рисков для транзита	Коридор	Средний	Мульти-модальный	2017-20	Страна	Все страны ТРАСЕКА		Правительство, другое	Всемирная таможенная организация; специальная программа ООН для экономик Центральной Азии (СПЕКА); ЕЭК ООН; таможенные службы; государственные учреждения и ведомства (согласно установленным процедурам в странах); пограничные службы; рабочие группы на уровне стран; другие организации, уже вовлеченные на данный момент в исполнение рекомендации	ЕС		Твининг или проект технического содействия; сотрудничество с EUBAM; содействие ЕС / МФИ в финансировании; государственная поддержка и изменение соответствующих процедур	Информация прозрачна и доступна; повышен уровень приведения установленных правил в соответствие с лучшей мировой и европейской практикой; обеспечено увеличение темпов экономического роста и экономической активности; улучшено положение с выполнением правовых норм; обеспечена более высокая степень безопасности перевозки; понижен уровень нелегальной торговли; введены упрощенные процедуры и прозрачность процесса
016	Применять международные правила в целях обеспечения международного признания существующей практики	Коридор	Высокий	Мульти-модальный	2013-17	Региональный, межрегиональный	Армения Азербайджан Грузия Казахстан Кыргызстан Молдова Таджикистан Турция Туркменистан Узбекистан Украина		другое	Всемирная таможенная организация; специальная программа ООН для экономик Центральной Азии (СПЕКА); экономическая и социальная комиссия ООН для Азии и Тихого океана (ЭСКАТО); ЕЭК ООН; таможенные службы; государственные учреждения и ведомства (согласно установленным процедурам в странах); МПК ТРАСЕКА и ПК МПК ТРАСЕКА; органы законодательной власти	ЕС		Сотрудничество с EUBAM; использование ресурсов юридической экспертной группы ТРАСЕКА; присоединение к соответствующим соглашениям и конвенциям ООН; применения инструмента проектов TAIEХ	Повышен уровень приведения установленных правил в соответствие с лучшей мировой и европейской практикой





Логистические процессы и морские магистрали II

№	Определение рекомендации	Уровень воздействия	Приоритет	Вид транспорта	Временные рамки	Уровень участия	Страны	Сфера ответственности (по секторам)			Возможность поддержки со стороны		Возможные мероприятия для содействия реализации рекомендаций	Ожидаемый результат
								Частный	Государственный	Детализированные данные по участвующим организациям и институтам	ЕС	МФИ		
017	Учитывать опыт ЕС в развитии мультимодальной транспортной сети	Коридор	Высокий	Мультимодальный	2013-17	Межрегиональный	Армения Азербайджан Грузия Казахстан Кыргызстан Молдова Таджикистан Турция Туркменистан Узбекистан Украина	Бизнес	другое	Портовые администрации соответствующих стран; железнодорожные компании соответствующих стран; системы портовых сообществ; операторы терминалов; министерства транспорта и другие министерства, ответственные за транспортные стратегии страны и инфраструктуру; министерства экономики и финансов и другие министерства, ответственные за планирование бюджета и макроэкономическое планирование; порты и судоходные компании; МПК ТРАСЕКА и ПС МПК ТРАСЕКА; региональные, местные и муниципальные власти; судоходные компании; пользователи внутренних водных путей; пограничные службы	ЕС		Твининг или проект технического содействия; содействие ЕС / МФИ в финансировании; государственная поддержка соответствующих инициатив и их включение в приоритетные программы целевого финансирования; тренинги и меры по повышению квалификации	Коридор ТРАСЕКА привлечен для новых клиентов и грузов; обеспечены эффективное обслуживание контейнеров, их перевозка, контейнерные операции и услуги; повышен уровень приведения установленных правил в соответствие с лучшей мировой и европейской практикой; обеспечено увеличение темпов экономического роста и экономической активности; достигнута эффективность в предоставлении услуг, сокращение времени транзита и затрат, улучшена регулярность предоставления услуг; обеспечено содействие участию в современных логистических концепциях, сетях и цепях поставок; обеспечены эффективность планирования и выполнения общих инициатив; введены и применяются координированные планы развития
018	Привести инициативы ТРАСЕКА в соответствие с международной практикой	Коридор	Высокий	Мультимодальный	2013-17	Межрегиональный	Все страны ТРАСЕКА		другое	Всемирная таможенная организация; специальная программа ООН для экономик Центральной Азии (СПЕКА); Экономическая и социальная комиссия ООН для Азии и Тихого океана (ЭСКАТО); ЕЭК ООН; таможенные службы; государственные учреждения и ведомства (согласно	ЕС		сотрудничество с EUBAM; использование ресурсов юридической экспертной группы ТРАСЕКА; присоединение к соответствующим соглашениям и конвенциям ООН; применения инструмента проектов TAIEХ;	Повышен уровень приведения установленных правил в соответствие с лучшей мировой и европейской практикой





Логистические процессы и морские магистрали II

№	Определение рекомендации	Уровень воздействия	Приоритет	Вид транспорта	Временные рамки	Уровень участия	Страны	Сфера ответственности (по секторам)			Возможность поддержки со стороны		Возможные мероприятия для содействия реализации рекомендаций	Ожидаемый результат
								Частный	Государственный	Детализированные данные по участвующим организациям и институтам	ЕС	МФИ		
										установленным процедурам в странах); МПК ТРАСЕКА и ПС МПК ТРАСЕКА; органы законодательной власти				
019	Провести сравнение практики страхования и ответственности при перевозке в странах ТРАСЕКА	Коридор	Средний	Мульти-модальный	2013-17	Межрегиональный	Все страны ТРАСЕКА		другое	Министерства транспорта и другие министерства, ответственные за транспортные стратегии страны и инфраструктуру; государственные учреждения и ведомства (согласно установленным процедурам в странах); органы законодательной власти.	ЕС		Твининг или проект технического содействия	Коридор ТРАСЕКА привлекателен для новых клиентов и грузов; «узкие места» и «недостающие звенья» устранены; повышен уровень приведения установленных правил в соответствие с лучшей мировой и европейской практикой; обеспечено увеличение темпов экономического роста и экономической активности
031	Применять систему отчетности для судов по принципу «единого окна» на уровне страны и гармонизировать процедуру на региональном уровне (Черное и Каспийское моря)	Коридор	Высокий	Морской, мульти-модальный	2013-17	Межрегиональный	Азербайджан Болгария Грузия Молдова Румыния Турция Туркменистан Украина		Двусторонний уровень, правительство	ЕЭК ООН; таможенные службы; портовые администрации соответствующих стран; министерства транспорта и другие министерства, ответственные за транспортные стратегии страны и инфраструктуру; государственные учреждения и ведомства (согласно установленным процедурам в странах); рабочие группы на уровне стран	ЕС		Выполнение соответствующих планов действий / реализация сопутствующих программ содействия; Твининг или проект технического содействия; сотрудничество с EUBAM; круглые столы, обмен информацией; использование существующих (соответствующих платформ) в реализации мер; применения инструмента проектов TAIEХ; меры по приведению в соответствие со стратегией ЕС (Директива 2010/65/ЕС); консультации с заинтересованными сторонами, вовлечение частного сектора в процесс подготовки и реализации мер	Информация прозрачна и доступна; повышен уровень приведения установленных правил в соответствие с лучшей мировой и европейской практикой; достигнута эффективность в предоставлении услуг, сокращение времени транзита и затрат, улучшена регулярность предоставления услуг; квалификация и эффективность кадров повышены





Логистические процессы и морские магистрали II

№	Определение рекомендации	Уровень воздействия	Приоритет	Вид транспорта	Временные рамки	Уровень участия	Страны	Сфера ответственности (по секторам)			Возможность поддержки со стороны		Возможные мероприятия для содействия реализации рекомендаций	Ожидаемый результат
								Частный	Государственный	Детализированные данные по участвующим организациям и институтам	ЕС	МФИ		
032	Ввести и использовать систему портовых сообществ, основанную на электронном обмене информации и процедуре предварительной подачи данных для декларирования	Коридор	Высокий	Морской, мультимодальный	2013-17	Межрегиональный	Азербайджан Болгария Грузия Молдова Румыния Турция Туркменистан Украина		Двусторонний уровень, правительство	ЕЭК ООН; таможенные службы; портовые администрации соответствующих стран; министерства транспорта и другие министерства, ответственные за транспортные стратегии страны и инфраструктуру; государственные учреждения и ведомства (согласно установленным процедурам в странах); рабочие группы на уровне стран	ЕС		Выполнение соответствующих планов действий / реализация сопутствующих программ содействия; Твининг или проект технического содействия; сотрудничество с EUBAM; круглые столы, обмен информацией; использование существующих (соответствующих платформ) в реализации мер; применения инструмента проектов TAIEХ; консультации с заинтересованными сторонами, вовлечение частного сектора в процесс подготовки и реализации мер	Обеспечены эффективное обслуживание контейнеров, их перевозка, контейнерные операции и услуги; информация прозрачна и доступна; повышен уровень приведения установленных правил в соответствие с лучшей мировой и европейской практикой; достигнута эффективность в предоставлении услуг, сокращение времени транзита и затрат, улучшена регулярность предоставления услуг; квалификация и эффективность кадров повышены; обеспечено содействие участию в современных логистических концепциях, сетях и цепях поставок
034	Привести в соответствие с правилами ЕС и «лучшей практикой» законы по невостребованным грузам	Коридор	Средний	Морской, мультимодальный	2013-17	Страна	Азербайджан Болгария Грузия Молдова Румыния Турция Туркменистан Украина		Двусторонний уровень, правительство	Таможенные службы; портовые администрации соответствующих стран	ЕС		Выполнение соответствующих планов действий / реализация сопутствующих программ содействия; Твининг или проект технического содействия; круглые столы, обмен информацией; использование существующих (соответствующих платформ) в реализации мер; применения инструмента проектов TAIEХ; консультации с заинтересованными сторонами, вовлечение частного сектора в процесс подготовки и реализации мер	Коридор ТРАСЕКА привлекателен для новых клиентов и грузов; обеспечены эффективное обслуживание контейнеров, их перевозка, контейнерные операции и услуги; информация прозрачна и доступна; повышен уровень приведения установленных правил в соответствие с лучшей мировой и европейской практикой; достигнута эффективность в предоставлении услуг, сокращение времени транзита и затрат, улучшена регулярность предоставления услуг; квалификация и эффективность кадров повышены; обеспечено содействие



Логистические процессы и морские магистрали II

№	Определение рекомендации	Уровень воздействия	Приоритет	Вид транспорта	Временные рамки	Уровень участия	Страны	Сфера ответственности (по секторам)			Возможность поддержки со стороны		Возможные мероприятия для содействия реализации рекомендаций	Ожидаемый результат
								Частный	Государственный	Детализированные данные по участвующим организациям и институтам	ЕС	МФИ		
														участию в современных логистических концепциях, сетях и цепях поставок; снижены расходы и риски перевозчиков и операторов терминалов; увеличена скорость выдачи грузов
035	Установить регулярность морских рейсов (отход судна по расписанию)	Коридор	Высокий	Автодорожный, ж.д., морской, мультимодальный	2013-17	Межрегиональный	Азербайджан Болгария Грузия Казахстан Молдова Румыния Турция Туркменистан Украина	Бизнес, сфера услуг, операторы	Двусторонний уровень, правительство	Порты и судоходные компании	ЕС		Соглашение между портами и судоходными линиями по количеству судозаходов, расписаний линий, выделения причалов, «окон» облуживания судна, времени облуживание	Коридор ТРАСЕКА привлечателен для новых клиентов и грузов; обеспечены эффективное обслуживание контейнеров, их перевозка, контейнерные операции и услуги; информация прозрачна и доступна; повышен уровень приведения установленных правил в соответствие с лучшей мировой и европейской практикой; достигнута эффективность в предоставлении услуг, сокращение времени транзита и затрат, улучшена регулярность предоставление услуг; квалификация и эффективность кадров повышены; обеспечено содействие участию в современных логистических концепциях, сетях и цепях поставок; снижены расходы и риски перевозчиков и операторов терминалов; увеличена скорость выдачи грузов
038	Улучшить навигационные условия в нижнем течение Дуная	Коридор	Средний	ВВП	2017-20	Региональный	Болгария Румыния		Правительство	Министерства транспорта и другие министерства, ответственные за транспортные стратегии страны и инфраструктуру; министерства экономики и финансов и другие ми-	ЕС	МФИ	Содействие ЕС / МФИ в финансировании	«Узкие места» и «недостающие звенья» устранены; обеспечена гармонизация планов развития инфраструктуры; улучшены качество предоставляемых услуг, конкурентоспособность и доля рынка (по ви-





Логистические процессы и морские магистрали II

№	Определение рекомендации	Уровень воздействия	Приоритет	Вид транспорта	Временные рамки	Уровень участия	Страны	Сфера ответственности (по секторам)			Возможность поддержки со стороны		Возможные мероприятия для содействия реализации рекомендаций	Ожидаемый результат
								Частный	Государственный	Детализированные данные по участвующим организациям и институтам	ЕС	МФИ		
										нистерства, ответственные за планирование бюджета и макроэкономическое планирование; МФИ, агентства по финансированию, партнеры по развитию; другие организации, уже вовлеченные на данный момент в исполнение рекомендации				ду транспорта / маршруту / направлению); обеспечено содействие участию в современных логистических концепциях, сетях и цепях поставок; снижены заторы на дорогах и улучшено транспортное сообщение; обеспечен положительный социально-экономический эффект от переключения на альтернативные виды транспорта
039	Подготовить и исполнять стратегию развития ВВП Украины	Уровень страны	Средний	ВВП	2017-20	Страна	Украина	Бизнес, сфера услуг, операторы	Правительство, другое	Системы портовых сообществ; министерства транспорта и другие министерства, ответственные за транспортную стратегию страны и инфраструктуру; государственные учреждения и ведомства (согласно установленным процедурам в странах); судоходные компании	ЕС		Твининг или проект технического содействия; меры по приведению в соответствие с практикой ЕС; содействие ЕС / МФИ в финансировании; государственная поддержка соответствующих инициатив и их включение в приоритетные программы целевого финансирования; тренинги и меры по повышению квалификации; консультации с заинтересованными сторонами, вовлечение частного сектора в процесс подготовки и реализации мер	Повышен уровень приведения установленных правил в соответствие с лучшей мировой и европейской практикой; обеспечено увеличение темпов экономического роста и экономической активности; улучшено использование активов (подвижной состав, суда, парк, инфраструктура); обеспечено содействие участию в современных логистических концепциях, сетях и цепях поставок; национальное законодательство гармонизировано / роль и обязанности участников процесса четко определены; обеспечен положительный социально-экономический эффект от переключения на альтернативные виды транспорта
045	Повысить уровень участия железно-дорожного сектора в логистических цепях	Коридор	Высокий	Ж.д., мультимодальный	2017-20	Страна, региональный, межрегиональный	Все страны ТРАСЕКА	Бизнес, сфера услуг, операторы	Двусторонний уровень, правительство	Железнодорожные компании соответствующих стран	ЕС		Круглые столы, обмен информацией; использование существующих (соответствующих платформ) в реализации мер; тренинги и меры по повышению ква-	Коридор ТРАСЕКА привлекателен для новых клиентов и грузов; обеспечены эффективное обслуживание контейнеров, их перевозка, контейнерные опе-



Логистические процессы и морские магистрали II

№	Определение рекомендации	Уровень воздействия	Приоритет	Вид транспорта	Временные рамки	Уровень участия	Страны	Сфера ответственности (по секторам)			Возможность поддержки со стороны		Возможные мероприятия для содействия реализации рекомендаций	Ожидаемый результат
								Частный	Государственный	Детализированные данные по участвующим организациям и институтам	ЕС	МФИ		
						наль-ный							<p>лификации; консультации с заинтересованными сторонами, вовлечение частного сектора в процесс подготовки и реализации мер; переориентирование и корректировка бизнес-планов (в соответствии с требованиями рынка)</p>	<p>рации и услуги; информация прозрачна и доступна; обеспечено увеличение темпов экономического роста и экономической активности; достигнута эффективность в предоставлении услуг, сокращение времени транзита и затрат, улучшена регулярность предоставление услуг; улучшено использование активов (подвижной состав, суда, парк, инфраструктура); улучшены качество предоставляемых услуг, конкурентоспособность и доля рынка (по виду транспорта / маршруту / направлению); обеспечено содействие участию в современных логистических концепциях, сетях и цепях поставок; обеспечен положительный социально-экономический эффект от переключения на альтернативные виды транспорта</p>
046	Обеспечить интероперабельность и беспрепятственное следование грузов через границы	Коридор	Высокий	Ж.д.	2017-20	Страна, региональный, межрегиональный	Все страны ТРАСЕКА	Сфера услуг, операторы	Двусторонний уровень, правительство	Железнодорожные компании соответствующих стран; министерства транспорта и другие министерства, ответственные за транспортные стратегии страны и инфраструктуру; министерства экономики и финансов и другие министерства, ответственные за планирование бюджета и макроэкономическое планирование; МПК	ЕС		<p>Круглые столы, обмен информацией; использование существующих (соответствующих платформ) в реализации мер; тренинги и меры по повышению квалификации; консультации с заинтересованными сторонами, вовлечение частного сектора в процесс подготовки и реализации мер; переориентирование и корректировка бизнес-планов (в соответствии с требованиями рынка)</p>	<p>Коридор ТРАСЕКА привлекателен для новых клиентов и грузов; обеспечены эффективное обслуживание контейнеров, их перевозка, контейнерные операции и услуги; информация прозрачна и доступна; обеспечено увеличение темпов экономического роста и экономической активности; достигнута эффективность в предоставлении услуг, сокращение времени транзита и затрат, улучше-</p>





Логистические процессы и морские магистрали II

№	Определение рекомендации	Уровень воздействия	Приоритет	Вид транспорта	Временные рамки	Уровень участия	Страны	Сфера ответственности (по секторам)			Возможность поддержки со стороны		Возможные мероприятия для содействия реализации рекомендаций	Ожидаемый результат
								Частный	Государственный	Детализированные данные по участвующим организациям и институтам	ЕС	МФИ		
										ТРАСЕКА и ПС МПК ТРАСЕКА; рабочие группы на уровне стран				на регулярность предоставление услуг; улучшено использование активов (подвижной состав, суда, парк, инфраструктура); улучшены качество предоставляемых услуг, конкурентоспособность и доля рынка (по виду транспорта / маршруту / направлению); обеспечено содействие участию в современных логистических концепциях, сетях и цепях поставок; обеспечен положительный социально-экономический эффект от переключения на альтернативные виды транспорта; введены и применяются координированные планы развития
049	Проводить дальнейшую реструктуризацию	Уровень страны	Средний	Ж.д.	2017-20	Страна, региональный	Все страны ТРАСЕКА	Сфера услуг, операторы	Правительство	Железнодорожные компании соответствующих стран; органы законодательной власти	ЕС		Выполнение соответствующих планов действий / реализация сопутствующих программ содействия; Твининг или проект технического содействия; меры по приведению в соответствие с практикой ЕС; содействие ЕС / МФИ в финансировании	Повышен уровень приведения установленных правил в соответствие с лучшей мировой и европейской практикой; улучшены качество предоставляемых услуг, конкурентоспособность и доля рынка (по виду транспорта / маршруту / направлению); улучшено положение с выполнением правовых норм
050	Отделить сферу управления инфраструктурой от сферы перевозок	Уровень страны	Средний	Ж.д.	2013-17	Страна	Все страны ТРАСЕКА	Сфера услуг, операторы	Правительство	Железнодорожные компании соответствующих стран; органы законодательной власти	ЕС		Выполнение соответствующих планов действий / реализация сопутствующих программ содействия; Твининг или проект технического содействия; меры по приведению в соответствие с практикой ЕС; содействие ЕС / МФИ в финансировании	Повышен уровень приведения установленных правил в соответствие с лучшей мировой и европейской практикой; улучшен доступ к финансированию со стороны МФИ и доноров, обеспечено эффективное использование фондов финансирования; улучшены



Логистические процессы и морские магистрали II

№	Определение рекомендации	Уровень воздействия	Приоритет	Вид транспорта	Временные рамки	Уровень участия	Страны	Сфера ответственности (по секторам)			Возможность поддержки со стороны		Возможные мероприятия для содействия реализации рекомендаций	Ожидаемый результат
								Частный	Государственный	Детализированные данные по участвующим организациям и институтам	ЕС	МФИ		
														качество предоставляемых услуг, конкурентоспособность и доля рынка (по виду транспорта / маршруту / направлению); улучшено положение с выполнением правовых норм
052	Применять систему интегрированного управления процедурами пересечения границ в железнодорожных перевозках	Коридор	Высокий	Автодорожный, ж.д., морской, ВВП, мультимодальный	2013-17	Страна, региональный, межрегиональный	Все страны ТРАСЕКА	Сфера услуг, операторы	Двусторонний уровень, правительство	Таможенные службы; железнодорожные компании соответствующих стран; министерства транспорта и другие министерства, ответственные за транспортные стратегию страны и инфраструктуру; МФИ, агентства по финансированию, партнеры по развитию	ЕС		Круглые столы, обмен информацией; меры по приведению в соответствие с практикой ЕС; использование ресурсов юридической экспертной группы ТРАСЕКА; использование существующих (соответствующих платформ) в реализации мер; тренинги и меры по повышению квалификации	Коридор ТРАСЕКА привлечателен для новых клиентов и грузов; обеспечены эффективное обслуживание контейнеров, их перевозка, контейнерные операции и услуги; информация прозрачна и доступна; улучшены качество предоставляемых услуг, конкурентоспособность и доля рынка (по виду транспорта / маршруту / направлению); обеспечено содействие участию в современных логистических концепциях, сетях и цепях поставок; обеспечен положительный социально-экономический эффект от переключения на альтернативные виды транспорта
054	Использовать наработки «лучшей практики», применяемой при электронном обмене данными	Коридор	Высокий	Ж.д., морской, мультимодальный	2013-17	Страна, региональный, межрегиональный	Все страны ТРАСЕКА	Сфера услуг, операторы	Двусторонний уровень, правительство	Таможенные службы; железнодорожные компании соответствующих стран; судоходные компании	ЕС		Круглые столы, обмен информацией; использование существующих (соответствующих платформ) в реализации мер; переориентирование и корректировка бизнес-планов (в соответствии с требованиями рынка)	Улучшено использование активов (подвижной состав, суда, парк, инфраструктура); улучшены качество предоставляемых услуг, конкурентоспособность и доля рынка (по виду транспорта / маршруту / направлению); обеспечено содействие участию в современных логистических концепциях, сетях и цепях поставок





Логистические процессы и морские магистрали II

№	Определение рекомендации	Уровень воздействия	Приоритет	Вид транспорта	Временные рамки	Уровень участия	Страны	Сфера ответственности (по секторам)			Возможность поддержки со стороны		Возможные мероприятия для содействия реализации рекомендаций	Ожидаемый результат
								Частный	Государственный	Детализированные данные по участвующим организациям и институтам	ЕС	МФИ		
059	Выполнять концепцию развития дорожного транспорта коридора ТРАСЕКА	Коридор	Средний	Автомобильный, мультимодальный	2013-17	Страна, региональный, межрегиональный	Армения Азербайджан Болгария Грузия Казахстан Кыргызстан Молдова Румыния Таджикистан Турция Туркменистан Узбекистан	Сфера услуг, операторы	Двусторонний уровень, правительство	Институты автомобильной отрасли; МПК ТРАСЕКА и ПС МПК ТРАСЕКА; отраслевые международные организации;	ЕС	МФИ	Выполнение соответствующих планов действий / реализация сопутствующих программ содействия; круглые столы, обмен информацией; использование существующих (соответствующих платформ) в реализации мер; координация и мониторинг действий на межгосударственном уровне	Коридор ТРАСЕКА привлекателен для новых клиентов и грузов; обеспечены эффективное обслуживание контейнеров, их перевозка, контейнерные операции и услуги; достигнута эффективность в предоставлении услуг, сокращение времени транзита и затрат, улучшена регулярность предоставления услуг; улучшены качество предоставляемых услуг, конкурентоспособность и доля рынка (по виду транспорта / маршруту / направлению); обеспечено содействие участию в современных логистических концепциях, сетях и цепях поставок; обеспечена более высокая степень безопасности перевозки; введены упрощенные процедуры и прозрачность процесса
060	Гармонизировать стандарты и процедуры	Коридор	Средний	Автомобильный, мультимодальный	2017-20	Страна, региональный, межрегиональный	Все страны ТРАСЕКА	Сфера услуг	Двусторонний уровень, правительство	Институты автомобильной отрасли; МПК ТРАСЕКА и ПС МПК ТРАСЕКА; рабочие группы на уровне стран; отраслевые международные организации; органы законодательной власти	ЕС		Выполнение соответствующих планов действий / реализация сопутствующих программ содействия; Твининг или проект технического содействия; круглые столы, обмен информацией; использование существующих (соответствующих платформ) в реализации мер; координация и мониторинг действий на межгосударственном уровне; государственная поддержка и изменение соответствующих процедур; тренинги и меры по повы-	Коридор ТРАСЕКА привлекателен для новых клиентов и грузов; «узкие места» и «недостающие звенья» устранены; повышен уровень приведения установленных правил в соответствие с лучшей мировой и европейской практикой; обеспечено увеличение темпов экономического роста и экономической активности; достигнута эффективность в предоставлении услуг, сокращение времени транзита и затрат, улучшена регулярность предо-





Логистические процессы и морские магистрали II

№	Определение рекомендации	Уровень воздействия	Приоритет	Вид транспорта	Временные рамки	Уровень участия	Страны	Сфера ответственности (по секторам)			Возможность поддержки со стороны		Возможные мероприятия для содействия реализации рекомендаций	Ожидаемый результат
								Частный	Государственный	Детализированные данные по участвующим организациям и институтам	ЕС	МФИ		
065	Развивать профессиональное образование в автомобильном секторе	Коридор	Средний	Автомобильный, мультимодальный	2013-17	Страна, региональный, межрегиональный	Все страны ТРАСЕКА	Бизнес, сфера услуг, операторы	Правительство, другое	Институты автомобильной отрасли; МПК ТРАСЕКА и ПС МПК ТРАСЕКА; отраслевые международные организации	ЕС		Меры по приведению в соответствие с практикой ЕС; содействие ЕС / МФИ в финансировании; государственная поддержка и изменение соответствующих процедур	Квалификация и эффективность кадров повышены; улучшены качество предоставляемых услуг, конкурентоспособность и доля рынка (по виду транспорта / маршруту / направлению)
066	Выполнять план действий ТРАСЕКА, подготовленный проектом ЕС по безопасности на наземном транспорте	Коридор	Средний	Автомобильный	2013-17	Страна, региональный, межрегиональный	Все страны ТРАСЕКА	Бизнес, сфера услуг, операторы	Двусторонний уровень, правительство	Институты автомобильной отрасли; министерства транспорта и другие министерства, ответственные за транспортные стратегии страны и инфраструктуру; государственные учреждения и ведомства (согласно установленным процедурам в странах); региональные, местные и муниципальные власти; неправительственные организации / академические институты / некоммерческие организации; рабочие группы на уровне стран; отраслевые международные организации; органы законодательной власти	ЕС	МФИ	Выполнение соответствующих планов действий / реализация сопутствующих программ содействия; Твининг или проект технического содействия; круглые столы, обмен информацией; использование существующих (соответствующих платформ) в реализации мер; координация и мониторинг действий на межгосударственном уровне; государственная поддержка и изменение соответствующих процедур; решение на политическом уровне; консультации с заинтересованными сторонами, вовлечение частного сектора в процесс подготовки и реализации мер	Национальное законодательство гармонизировано / роль и обязанности участников процесса четко определены; обеспечена более высокая степень безопасности перевозки; введены упрощенные процедуры и прозрачность процесса; введены и применяются координированные планы развития





Логистические процессы и морские магистрали II

№	Определение рекомендации	Уровень воздействия	Приоритет	Вид транспорта	Временные рамки	Уровень участия	Страны	Сфера ответственности (по секторам)			Возможность поддержки со стороны		Возможные мероприятия для содействия реализации рекомендаций	Ожидаемый результат
								Частный	Государственный	Детализированные данные по участвующим организациям и институтам	ЕС	МФИ		
067	Провести процедуры в автодорожном секторе в соответствие с международными стандартами	Коридор	Средний	Автодорожный	2013-17	Страна, региональный, межрегиональный	Все страны ТРАСЕКА	Сфера услуг	другое	Институты автодорожной отрасли; МПК ТРАСЕКА и ПС МПК ТРАСЕКА; отраслевые международные организации; другие организации, уже вовлеченные на данный момент в исполнение рекомендации; органы законодательной власти	ЕС		Круглые столы, обмен информацией; использование ресурсов юридической экспертной группы ТРАСЕКА; использование существующих (соответствующих платформ) в реализации мер; решение на политическом уровне	Улучшено положение с выполнением правовых норм; национальное законодательство гармонизировано / роль и обязанности участников процесса четко определены
068	Упростить процедуры пересечения границ на автодорожном транспорте	Коридор	Средний	Автодорожный	2013-17	Страна, региональный, межрегиональный	Все страны ТРАСЕКА	Сфера услуг, операторы	Двусторонний уровень, правительство, другое	Институты автодорожной отрасли; МПК ТРАСЕКА и ПС МПК ТРАСЕКА; отраслевые международные организации; другие организации, уже вовлеченные на данный момент в исполнение рекомендации; органы законодательной власти	ЕС	МФИ	Круглые столы, обмен информацией; использование ресурсов юридической экспертной группы ТРАСЕКА; использование существующих (соответствующих платформ) в реализации мер; решение на политическом уровне	Улучшено положение с выполнением правовых норм; национальное законодательство гармонизировано / роль и обязанности участников процесса четко определены



## 5 ПРИЛОЖЕНИЕ А: СПИСОК СОКРАЩЕНИЙ

ABADA	Ассоциация международных автоперевозчиков Азербайджана
ABBAT	Таджикская ассоциация автоперевозчиков
ACN	Administratia Canalelor Navigabile (Национальная компания Румынии «Администрация судоходных каналов»)
AFDJ	Administratia Fluviala a Dunarii de Jos (Администрация Нижнего Дуная Румынии)
AIRCUZ	Ассоциация международных автоперевозчиков Узбекистана
ANR	Autoritatea Navala Romana (Морская Администрация Румынии)
APDM	Administratia Porturilor Dunarii Maritime Galati (Администрация морских портов Дуная)
B/L	Bill of Lading (Транспортная накладная)
BDZ EAD	Государственные железные дороги Болгарии (БДЖ)
BG	Болгария
BGN	Болгарский лев (национальная валюта Республики Болгария – 1 лев = около 0.5098 евро)
Black Sea Ferry Investment (BFI – БФИ)	Компания, 51% акций которой принадлежит РЖД (Российским железным дорогам), предоставляющая аналогичный сервис железнодорожных / Ро-Ро паромов на Балтийском море между Усть-Лугой (Россия) и Балтийском (Калининградский анклав, Россия), а также между Балтийском и Засницем (Германия).
Black Sea Link	«Блек Си Линк» — линейное агентство и экспедитор контейнерных грузов. Компания создана в 2008 году и является линейным агентом в Украине судоходных контейнерных линий ADMIRAL Container Lines Inc. (ACOL) и Nippon Yusen Kaisha (NYK Line).
BLASCO (Бласко)	Черноморское морское пароходство, крупнейшая судоходная компания до развала СССР
BMF	Бывшая болгарская государственная компания (Navigation Maritime Bulgare, сокращенно – Navibulgar)
BOT	Строительство, эксплуатация, передача
BPI Co.	ГП «Портовая инфраструктура» (Болгария)
BRP	Bulgarian River Shipping Company (Болгарская речная судоходная компания)
BSEC	Black Sea Economic Cooperation (Организация черноморского экономического сотрудничества)
BuIRIS	Болгарская речная информационная служба
CBA	Анализ «затраты-выгоды»
CFM	Calea Ferată din Moldova, национальная железнодорожная компания Молдовы



Логистические процессы и морские магистрали II

CFR	Caile Ferate Române (Румынские железные дороги)
CFR Marfa	Подразделение Румынских железных дорог по грузоперевозкам
CKU	Проект строительства железной дороги Китай-Кыргызстан-Узбекистан
CMA CGM	Судоходная линия CMA CGM Group
CN APDF SA	Compania Nationala Administratia Porturilor Fluviale SA (Администрация речных дунайских портов Румынии)
CN APM SA	C.N. «Administratia Porturilor Maritime» S.A. Constanza, Национальная компания «Администрация морских портов», Констанца
CSCCL	China Shipping Container Lines Co., Ltd, вторая по величине в Китае контейнерная линия
CSCT	Южный контейнерный терминал Констанцы
CSR	China South Locomotive and Rolling Stock Corporation
DaHar	Компания по развитию речных портов Дуная
DB	Deutsche Bahn (железные дороги Германии)
DC	Постоянный ток (англ. - direct current)
DEVCO	Директорат Европейской Комиссии по развитию и сотрудничеству
DG MOVE	Директорат Европейской Комиссии по развитию мобильности
DHL	Компания, один из лидеров мирового рынка по экспресс-доставке и логистике. DHL входит в состав Группы– Deutsche Post DHL, и имеет три подразделения: DHL Express, DHL Global Forwarding, Freight и DHL Supply Chain.
DP World	Dubai Ports World (Дубай)
DWCC	Дедвейт; валовая грузоподъемность
DWT	Deadweight Tonnage – дедвейт (водоизмещение груженого судна)
EAEMDR	Исполнительное агентство «Исследование и техническое обслуживание реки Дунай (Болгария)
EAMA	Исполнительное агентство «Морская администрация» (Болгария)
ECMT	Европейская конференция министров транспорта
ENPI	Инструмент европейской политики соседства
ETC	Европейское территориальное сотрудничество
EUBAM	Миссия Европейского Союза по приграничной помощи Молдове и Украине
EUSDR	Стратегия ЕС для Дунайского региона
FAL	Конвенция по облегчению международного морского судоходства
FESCO	Far-Eastern Shipping Company, FESCO; рус: Дальневосточное морское пароходство (Москва, Россия)
FFM	Модель грузопотоков



Логистические процессы и морские магистрали II

GIFP	Международный свободный порт Джурджулешты
GM	General Motors (Дженерал моторз), крупнейшая американская автомобильная корпорация
GSHL	Global Steel Holdings Limited (глобальная холдинговая компания производителей стали)
HMM	Судоходная компания Hyundai Merchant Marine Co., Ltd (Сеул, Ю.Корея)
HPC Ukraine	«Гамбург Порт Консалтинг Украина»
HVR	Правила Гаага – Висби
IBM	Интегрированное управление границами (Integrated Border Management)
IDEA I	Финансируемый ЕС проект «Транспортный диалог и взаимосвязи между ЕС, соседними и среднеазиатскими странами I» (2009-2012 гг.)
IDEA II	Финансируемый ЕС проект «Транспортный диалог и взаимосвязи между ЕС, соседними и среднеазиатскими странами II» (2013-2015 гг.)
IFB	Интер паромы NV (Антверпен)
IMO	Международная морская организация
IPA	Инструмент содействия вступающим в ЕС странам
ISPA	Инструмент структурной политики для подготовки к вступлению
ISPS	Кодекс по охране судов и портовых средств
K&N	Компания специализируется в области транспортно-экспедиционного обслуживания и является одним крупнейших экспедиторов в мире.  «Кюне и Нагель» организует перевозки всеми имеющимися видами транспорта (автомобильные и в т.ч. сборные грузы, морские, авиационные, железнодорожные), в их любых комбинациях (интермодальные перевозки).  Услуги отдела морских перевозок предусматривают организацию конвенциональных и контейнерных перевозок по всему миру как правило от двери до двери линией Blue Anchor Line, выписку сквозных коносаментов, принимаемых по аккредитивным отправлениям всеми банками мира, довоз и вывоз грузов в порты на автомобильном и железнодорожном транспорте.
KG	Кыргызстан
kn	узел, единица скорости судна рассчитанная в морских милях в час
KTC	КазКор - ТрансСервис, частный оператор железной дороги в регионе и порту Актау
KYRGYZ AIA	Ассоциация международных автоперевозчиков Кыргызстана
KZ	Казахстан
L/D	Погрузка/ выгрузка (судов)



Логистические процессы и морские магистрали II

LDC	Конвенция о предотвращении загрязнения моря сбросом отходов и других материалов
LLP	(англ. - Limited Liability Partnership) компания с ограниченной ответственностью
LOGMOS Контракт	Региональный проект ТРАСЕКА «Логистические процессы и морские магистрали II» / ENPI Contract No. 2011 / 264 459
LPI	Показатель эффективности работы логистической отрасли
LUZ	Большие городские зоны (ЛУС)
Maersk	A.P. Moller-Maersk Group (дат. A.P. Møller-Mærsk Gruppen) — датская компания, оперирующая в различных секторах экономики, по большей части известная своим транспортным бизнесом.
MD	Молдова
MoA	Меморандума о соглашении
MOL	Судоходная компания Mitsui O.S.K. (Токио, Япония)
MSC	Компания Mediterranean Shipping Company (Женева, Швейцария), второй по величине контейнерный перевозчик в мире
MTT	Международный транзитный тариф
NAIADES	Программа действий НАЯДЫ для развития внутреннего водного транспорта в Европе
NaviBulgar	Navigation Maritime Bulgare (Болгарская судоходная компания)
NC MPA SA	Национальная компания «Администрация морских портов» SA, Констанца
NDN	Северная распределительная сеть
NELI	Сотрудничество – сеть для обучения по логистике и морскому делу с упором на внутренние водные перевозки и коридор Дуная, с поддержкой инновационными решениями
NEWADA	Сеть дунайских администраций водных путей
NGO	Неправительственные организации (НПО)
NO2	Диоксид азота
NRIC	Национальная компания инфраструктуры железных дорог (Болгария)
NSI	Национальный институт статистики (Болгария)
NYK	Судоходная компания Nippon Yusen Kaisha (Токио, Япония)
OOCL	Компания Orient Overseas Container Line (OOCL, Гонконг, Китай)
PAIES	Система предварительной подачи информации в электронном виде
PHARE	Польша и Венгрия: Помощь для реструктуризации их экономики
PIL	Международная контейнерная линия Pacific International Lines Ltd.
PL	Контейнерный перевозчик American President Lines, Сингапур



## Логистические процессы и морские магистрали II

PLATINA	Платформа для внедрения НАЯДЫ
POLZUG	ПОЛЦУГ ИНТЕРМОДАЛ ГМБХ, Германия, гамбургская компания Polzug Intermodal GmbH организует и осуществляет перевозки грузов в контейнерных поездах из Гамбурга, Бремерхафена, Роттердама в Польшу, страны Прибалтики, страны СНГ, в Монголию, Афганистан и обратно.
RAKIA	Инвестиционный фонд эмирата Рас Эль-Хайма, ОАЭ
RIA	Интермодальная ассоциация Румынии
RO	Румыния
RORIS	Информационные службы рек Румынии
SAD	Единый административный документ (Single Administrative Document)
SAR	Конвенция по поиску и спасению на море
SCIBM	Проект ЕС «Поддержка систем пограничного управления, интегрированных в страны Южного Кавказа» (SCIBM)
SEE	Программа транснационального сотрудничества Юго-восточной Европы
SOP	Отраслевая операционная программа
SUA	Конвенция о борьбе с незаконными актами, направленными против безопасности морского судоходства
SWS	Система «Единого окна»
TAIEX	Инструмент технического содействия и информационного обмена
TALGO	Испанский производитель обычных и высокоскоростных поездов для междугородних пассажирских перевозок
TCDD	Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları, Государственные железные дороги Республики Турция
TDI	Türkiye Denizcilik İşletmeleri A.Ş, Морская администрация Турции
TDY	Türkmen Demir Yolları, национальная железнодорожная компания Туркменистана
TEN-T	Трансьевропейская транспортная сеть
TEU	Twenty-foot Equivalent Unit = Двадцатифутовый эквивалент, (стандартная единица для подсчета контейнеров различной вместимости и описания мощностей контейнеровозов или терминалов)
THADA	Ассоциация международных автоперевозчиков Туркменистана
THC	Terminal Handling Charge – тарифы на обработку груза в терминале
TIR	(фр. Transports International Routiers, «Международные дорожные перевозки») — система международных автомобильных перевозок товаров, работающая на основе Таможенной конвенции о международной перевозке грузов с применением книжки МДП.





## Логистические процессы и морские магистрали II

TJ	Таджикистан
TM	Туркменистан
TRAX	Индекс привлекательности коридора ТРАСЕКА
UA	Украина
UND	Uluslararası Nakliyeciler Derneği, Международная ассоциация перевозчиков Турции
USAID	Агентство США по международному развитию
UTIKAD	Uluslararası Tasimacilik ve Lojistik Hizmet Uretenleri Dernegi, Ассоциация международных экспедиторских и логистических услуг Турции, основана в 1986 году
UZ	Узбекистан
VFC	Паромный комплекс Варна
VIMSAS	Добровольная система проверки государств-членов ИМО
VLCC	Very Large Crude Carrier (крупнотоннажный нефтяной танкер)
VTMS	Vessel Traffic Management System – система регулирования движением судов
WANDA	Утилизация отходов внутренних перевозок на реке Дунай
WCSA	West Coast South America – западное побережье Южной Америки (от Чили до Панамы)
WWF	Всемирный фонд защиты дикой природы (США, Канада),
АБР	Азиатский банк развития
АГЖД	Азербайджанская государственная железная дорога
АДУ	Автомобильные дороги Украины
АЖД	Azərbaycan Demir Yolları, ЗАО «Азербайджанские Железные Дороги»
АИС	Автоматическая идентификационная система
Акимат	Городское, районное, или провинциальное правительства в Казахстане и Кыргызстане
АКМП	Азербайджанское каспийское морское пароходство
АММТП	Актаутский международный морской торговый порт
АМПУ	Администрация морских портов Украины
АМР США	Агентство США по международному развитию
АО	Акционерное общество
БДЖ	Болгарские государственные железные дороги
БММТП	Бакинский международный морской торговый порт
БСАП	Черноморский план действий – англ. Black Sea Action Plan – план действий по пилотным проектам морских магистралей Черного моря





Логистические процессы и морские магистрали II

БСС	Бывший Советский Союз
ВБ	Всемирный банк
ВВП	Внутренние водные пути
ВВП на душу в ППС	Валовый внутренний продукт на душу населения по паритету покупательной способности
ВКД	Ввозная краткая декларация
ВТамО	Всемирная таможенная организация
ВТО	Всемирная торговая организация
га	Гектар
ГАЗК (УТУ)	Государственно-акционерная железнодорожная компания (ГАЗК) «Узбекистон темир йуллари», национальная железнодорожная компания Узбекистана
ГЖД (GR)	Georgian Railway, национальная железнодорожная компания Грузии
ГП	Государственное предприятие
грн	Украинская гривна (национальная валюта Украины – 1 гривна = около 0.1 евро)
ГСМРТТ	Государственная служба морского и речного транспорта Туркменистана
ГТСУ	Государственная таможенная служба Украины
ГУАМ	Организация за демократию и экономическое развитие
Гц	Герц
ГЧ	Государство-член
ГЧП	Государственно-частное партнерство
ГЭС	Гидроэлектростанция
ДОПОГ	Европейское соглашение о международной дорожной перевозке опасных грузов
ЕАБМ	Европейское агентство по безопасности на море
ЕАД	Единый административный документ
ЕБРР	Европейский банк реконструкции и развития
ЕврАзЭС	Евразийское экономическое сообщество
ЕИБ	Европейский инвестиционный банк
ЕИСП	Европейский инструмент соседства и партнерства
ЕК	Европейская Комиссия
ЕПС	Европейская политика соседства
ЕС	Европейский Союз
ЕСТР	Европейское соглашение, касающееся работы экипажей транспортных средств, производящих международные





## Логистические процессы и морские магистрали II

	автомобильные перевозки
ЕФРР	Европейский фонд регионального развития
ЕЭК ООН	Европейская экономическая комиссия ООН
ЕЭП	Единое экономическое пространство (Россия, Казахстан, Беларусь)
ж/д	Железнодорожный, железная дорога
ИБР	Исламский банк развития
ИКТ	Информационно-коммуникационных технологий
ИМО	Международная морская организация
ИМРП	Ильичевский морской рыбный порт
ИМТП	Ильичевский морской торговый порт
ИНМАРСАТ	Международная организация по морским спутниковым системам
ИФТ	Инвестиционный форум ТРАСЕКА
КазАТО	Союз международных автомобильных перевозчиков Республики Казахстан
КАСПАР	Азербайджанское Государственное каспийское морское пароходство
КБП	Контейнерный блок-поезд
кВ	Киловольт
КДПГ	Конвенция о договоре международной дорожной перевозки грузов
км	Километр
КМП	Конвенция ООН по морскому праву
КМТП	Керченский морской торговый порт
КМУ	Кабинет Министров Украины
КНР	Китайская Народная Республика
Кодекс ОСПС	Международный кодекс по охране судов и портовых средств
Комтрейд ООН	База статистических данных ООН по торговле товарами
КПАБ	Коммерческий парк «Аэропорт Борисполь»
КПЭ	Ключевой показатель эффективности
КТ	Контейнерный терминал
КТЖ (КТJ)	Кыргыз Темир Жолу, национальная железнодорожная компания Кыргызстана
КТЖ (КТZ)	Қазақстан Темір Жолы, национальная железнодорожная компания Казахстана
КТС АО «Каскор-Транссервис»	Частный железнодорожный оператор в порту и регионе Актау
КУГ	Программа комплексного управления границами КУГ (IBM) – одна из флагманских инициатив Восточного партнерства ЕА,



## Логистические процессы и морские магистрали II

направленная на повышение безопасности, борьбы с контрабандой и торговлей людьми, а также способствующая улучшению мобильности людей, при пересечении границ стран, не являющихся членами коридоров трансъевропейской сети и ТРАСЕКА. Целями программы также является помощь в разработке стратегий комплексного управления границ, приведение практики и законодательной базы в соответствие с нормами ЕС, а также содействие многостороннему сотрудничеству и диалогу сторон, стран-кандидатов на членство в ЕС и стран-членов ЕС.

Ло-Ло	Ло-Ло: погрузка и выгрузка интермодальных транспортных единиц с использованием подъемного оборудования
ЛСС	Логико-структурная схема
ЛЦ	Логистический центр
м	Метр
MoT	Министерство транспорта
МАЗ	Международный аэропорт «Звартноц»
МАКО	Международная ассоциация классификационных обществ
МАРПОЛ	Международная конвенция по предотвращению загрязнения с судов
МАРФА	Румынский оператор грузовых железнодорожных перевозок ЧФР
МБРР	Международный банк реконструкции и развития
МГК	Межгосударственная комиссия ТРАСЕКА
МДП	Международные дорожные перевозки (=TIR, Transports internationaux routiers)
МЖД	Молдавская железная дорога
МКА	Мультикритериальный анализ
МКЖТ	Международный комитет железнодорожного транспорта
МКМПТ	Международный коммерческий морской порт Туркменбаши
МКУБ	Международный кодекс по управлению безопасностью
Млн	миллион
МЛЦ	Международный логистический центр
ММ	Морские магистрали
MoB	Меморандум о взаимопонимании
морская миля	1852 метров
МОТ	Международная организация труда
МПК ТРАСЕКА	Межправительственная Комиссия ТРАСЕКА
МППСС	Международные правила предупреждения столкновений судов в море
МТиК	Министерство транспорта и коммуникаций





## Логистические процессы и морские магистрали II

МТК	Международный транспортный коридор
МФИ	Международный финансовый институт
МФК	Мировой финансовый кризис 2007-2009 гг.
МФК	Международная финансовая корпорация
МФО	Международная финансовая организация
МФУ	Международные финансовые учреждения
НАТО	Организация Североатлантического договора
ННГ	Новые Независимые Государства, также именуемое СНГ
ОАО	Открытое акционерное общество
ОАЭ	Объединенные Арабские Эмираты
Область	Тип географического административного деления в странах бывшего Советского Союза
ОБСЕ	Организация по безопасности и сотрудничеству в Европе
ОДП	Ожидаемая дата прибытия
ОИП	Обязательная информация о происхождении
ОМП	Оператор мультимодальной перевозки
ОМС	Основное Многостороннее Соглашение ТРАСЕКА
ООН	Организация Объединенных Наций
ООО	Общество с ограниченной ответственностью
ОПЭК	Организация стран – экспортеров нефти
ОСЖД	Организация сотрудничества железных дорог
ОТИ	Обязательная тарифная информация
ОТИФ	Межправительственная организация по международным железнодорожным перевозкам
ОЧЭС	Организация Черноморского экономического сотрудничества
ОЭЗ	Особая экономическая зона
ОЭС	Организация экономического сотрудничества
ПДНВ	Международная конвенция о подготовке и сертификации персонала рыболовных судов и несении вахты
Пилотный проект «LOGMOS»	Пилотные проекты, отобранные для анализа или реализации в рамках контракта «LOGMOS»
ПМАДК	Постоянная международная ассоциация дорожных конгрессов
ППК	Пункт пограничного контроля
ППП	Пограничный пункт пропуска
Проект ЕС Interreg-FLAVIA	Проект, направленный на улучшение мультимодальной логистики на уровне транспортных коридоров



Логистические процессы и морские магистрали II

ПРОЕКТ ЕС ТРАСЕКА SASEPOL	Проект ЕС по морской безопасности на Черном и Каспийском морях
ПРООН	Программа развития Организации объединенных наций
ПС	Постоянный Секретариат
РЖД	«Российские железные дороги», национальная железнодорожная компания России
РИС	Речная информационная служба
Ро-Ро	Судно типа Ро-Ро: с горизонтальным методом погрузки и выгрузки
СДИ	Система дальней идентификации и контроля местоположения судов
СИДА	Шведское агентство международного сотрудничества в области развития
СИЭЗ	Свободная индустриально-экономическая зона
СЛКП	Европейское Соглашение о важнейших линиях международных комбинированных перевозок и соответствующих объектах
СМГС	Соглашение о международном грузовом сообщении – 1951г.
СМИ	Средства массовой информации
СМП	Соглашение о развитии мультимодальных перевозок ТРАСЕКА.
СНГ	Содружество Независимых Государств (бывший СССР), также именуемое ННГ (Новые Независимые Государства)
СОЛАС	Международная конвенция по охране человеческой жизни на море
СПГ	Сжиженный природный газ
СПС	Соглашение о партнерстве и сотрудничестве
СССР	Союз Советских Социалистических Республик
Судно типа РСС	Автомобилевоз (Pure Car Carrier).
Судно типа РСТС	Автомобилевоз (Pure Car and Truck Carrier)
СЭЗ	Свободная экономическая зона
ТАСИС	Техническая помощь странам СНГ (Содружеству Независимых Государств)
Тенге	Национальная денежная единица Казахстана (1 евро = около 195 тенге)
ТЗ	Техническое задание
ТП	Техническая помощь
ТРАСЕКА	Транспортный коридор Европа – Кавказ – Азия
ТРАСЕКА НС	Национальный Секретарь ТРАСЕКА
ТРАСЕКА ПС	Постоянный Секретариат ТРАСЕКА
ТРК	Технического руководящего комитета
УГЦТС «ЛИСКИ»	«ЛИСКИ» Украинский государственный центр транспортного





## Логистические процессы и морские магистрали II

сервиса «ЛИСКИ», структурное подразделение Государственной администрации железнодорожного транспорта Украины - «Укрзализныци» (<http://www.liski.com.ua>)

УЗ	Укрзализныця, Государственная администрация железнодорожного транспорта Украины
узел	скорость судна, выраженная в морских милях в час
Укрферри	Судоходная компания «Укрферри» (Украина).
Флагманская инициатива программы Восточного Партнерства «Интегрированное управление границами»	Флагманская инициатива ЕС, нацеленная на сотрудничество в сфере управления границами в странах Восточного Партнерства, призвана повысить безопасность, сократить контрабанду и торговлю людьми, содействовать облегчению пересечения людьми границ стран, не входящих в ЕС. Она также призвана содействовать гармонизации правил управления границами в соседних странах и внедрению передовой практики в соответствии со стандартами ЕС по управлению границами.
ЦА	Центральная Азия
ЦАРЭС	Программа центральноазиатского регионального экономического сотрудничества
ЦИМ	Единые правовые предписания к договору о международной железнодорожной перевозке грузов
ЧТК	Чистый тонно-километр
ШОС	Шанхайская организация сотрудничества
ЭОД	Электронный обмен данными
ЭСКАТО ООН	Экономическая и социальная комиссия для Азии и Тихого океана ООН
ЮВА	Юго-Восточная Азия
ЮКЖД	Южно-Кавказская железная дорога, национальная железнодорожная компания Армении
ЯАМС	Японское агентство международного сотрудничества



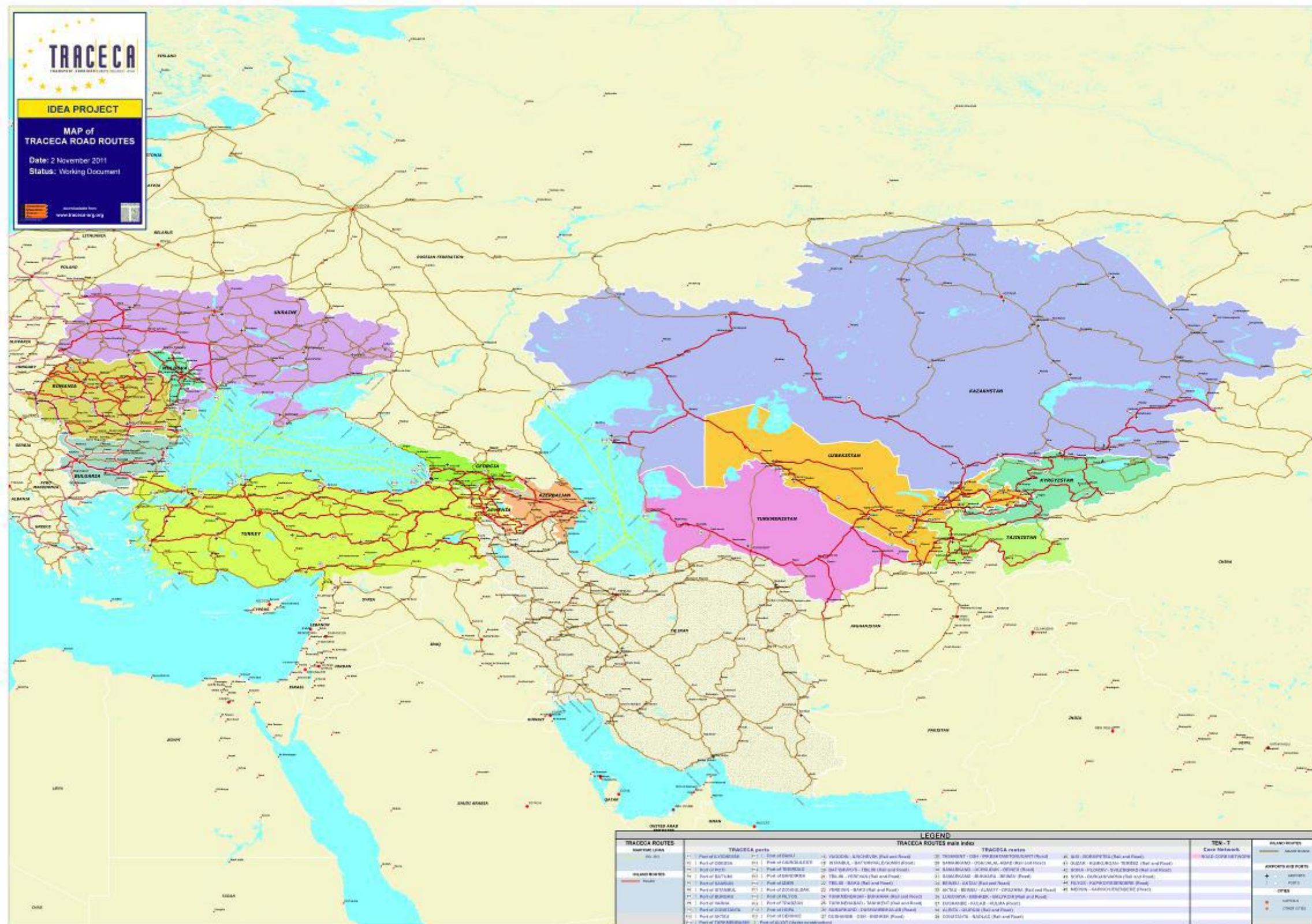
## 6 ПРИЛОЖЕНИЕ В: КАРТЫ



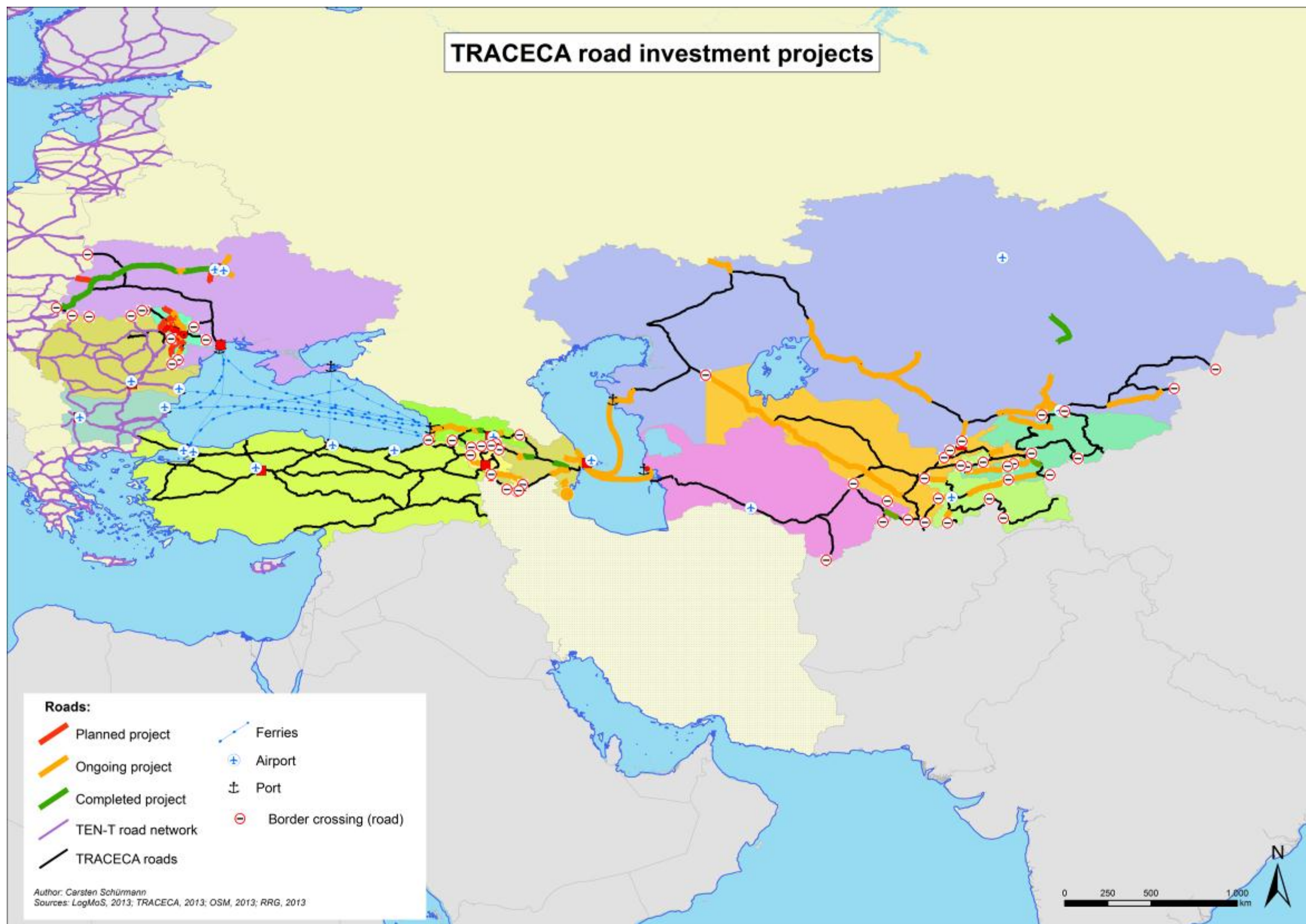


Логистические процессы и морские магистрали II

Карта 2: Дорожные маршруты ТРАСЕКА

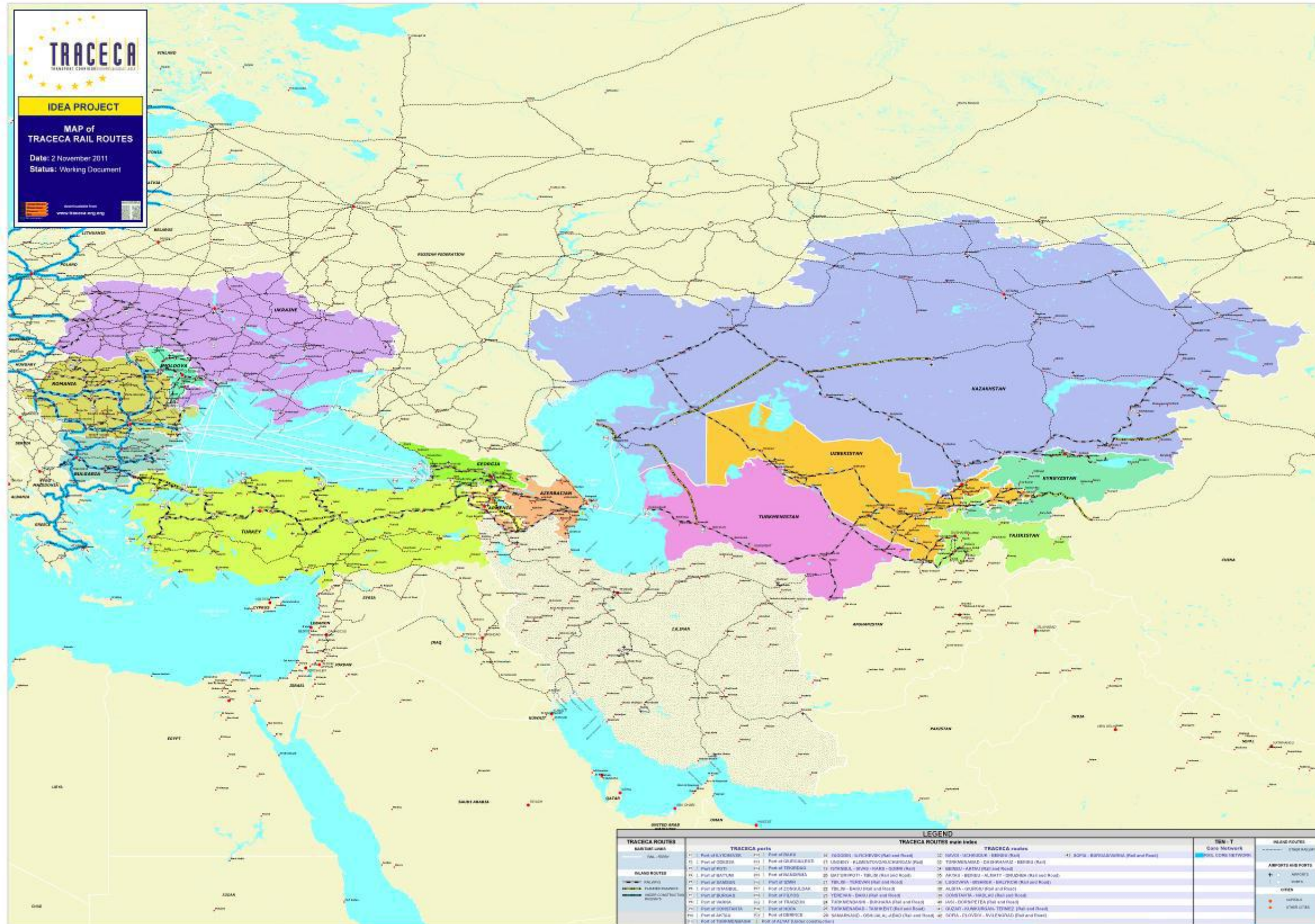


Карта 3: Дорожные маршруты TRACECA, включая проекты МФУ

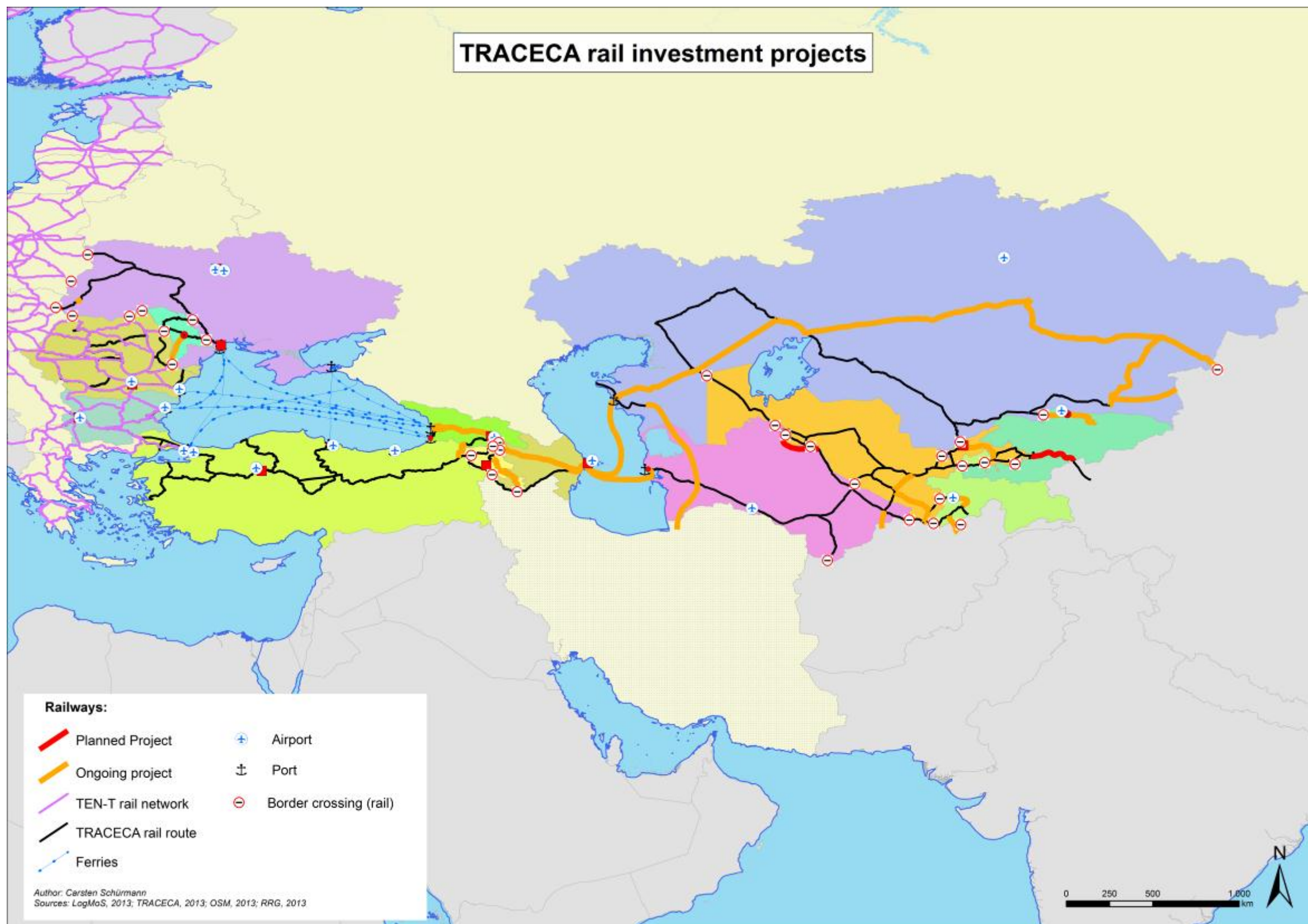


Логистические процессы и морские магистрали II

Карта 4: Железнодорожные маршруты ТРАСЕКА

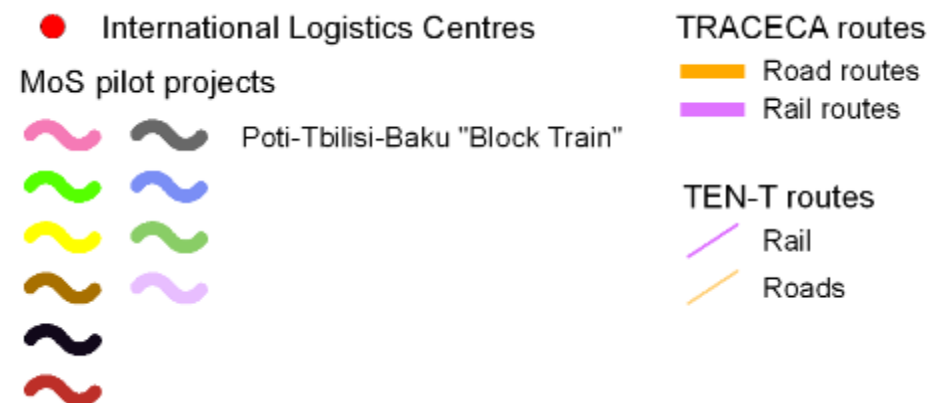
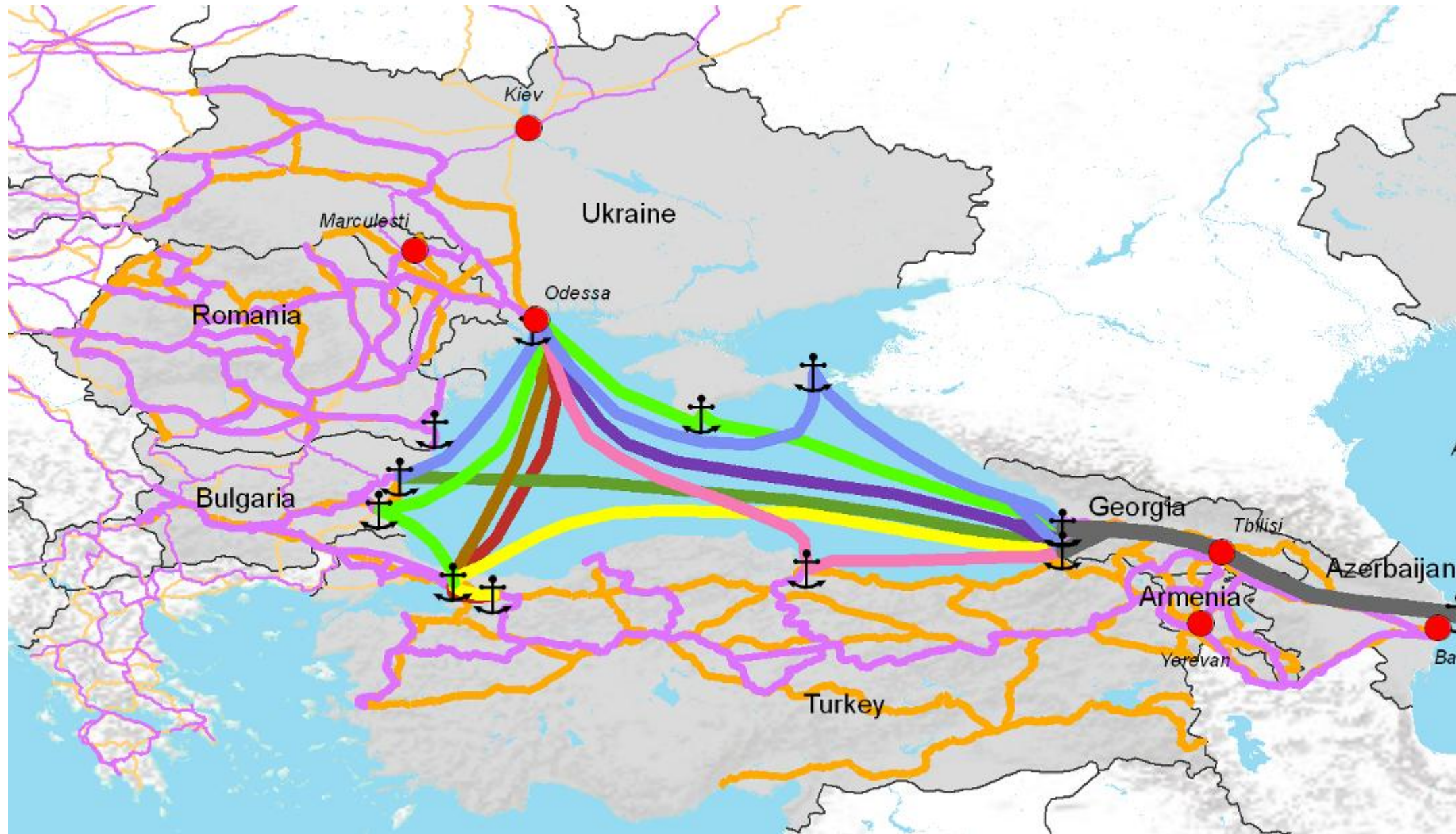


Карта 5: Железнодорожные маршруты ТРАСЕКА, включая проекты МФУ



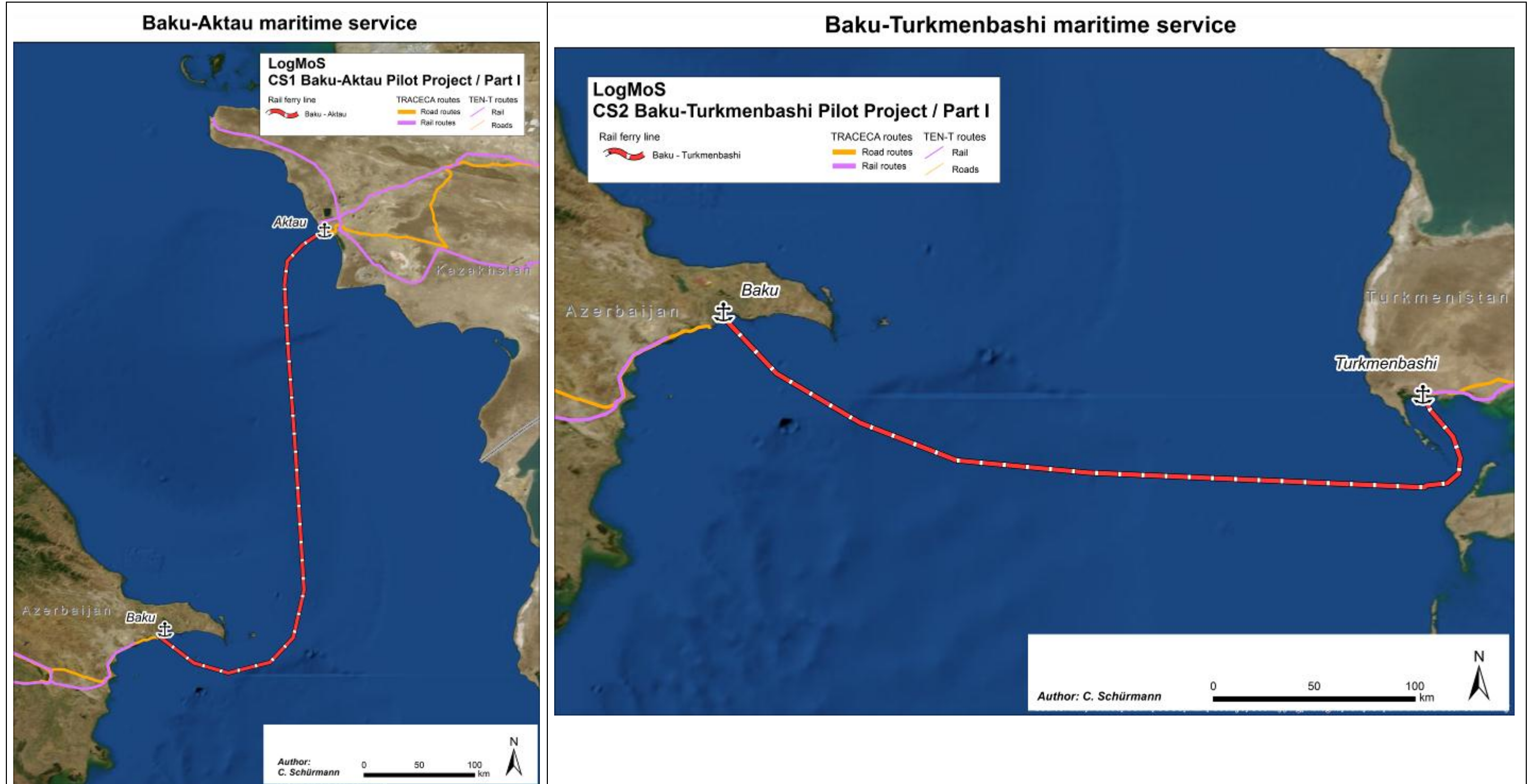
Логистические процессы и морские магистрали II

Карта 6: Морские пути – Черное море



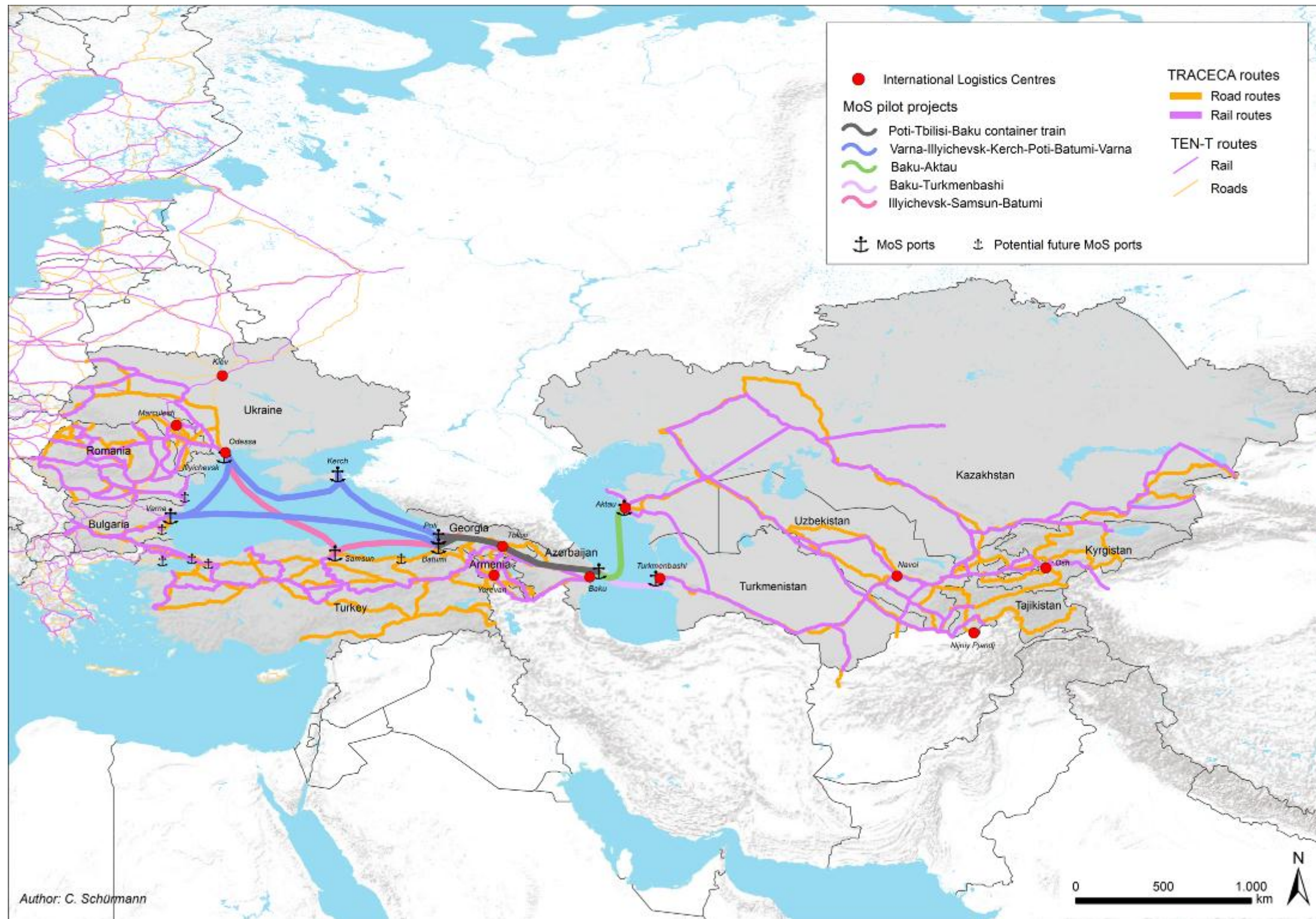


Карта 7: Морские пути – Каспийское море

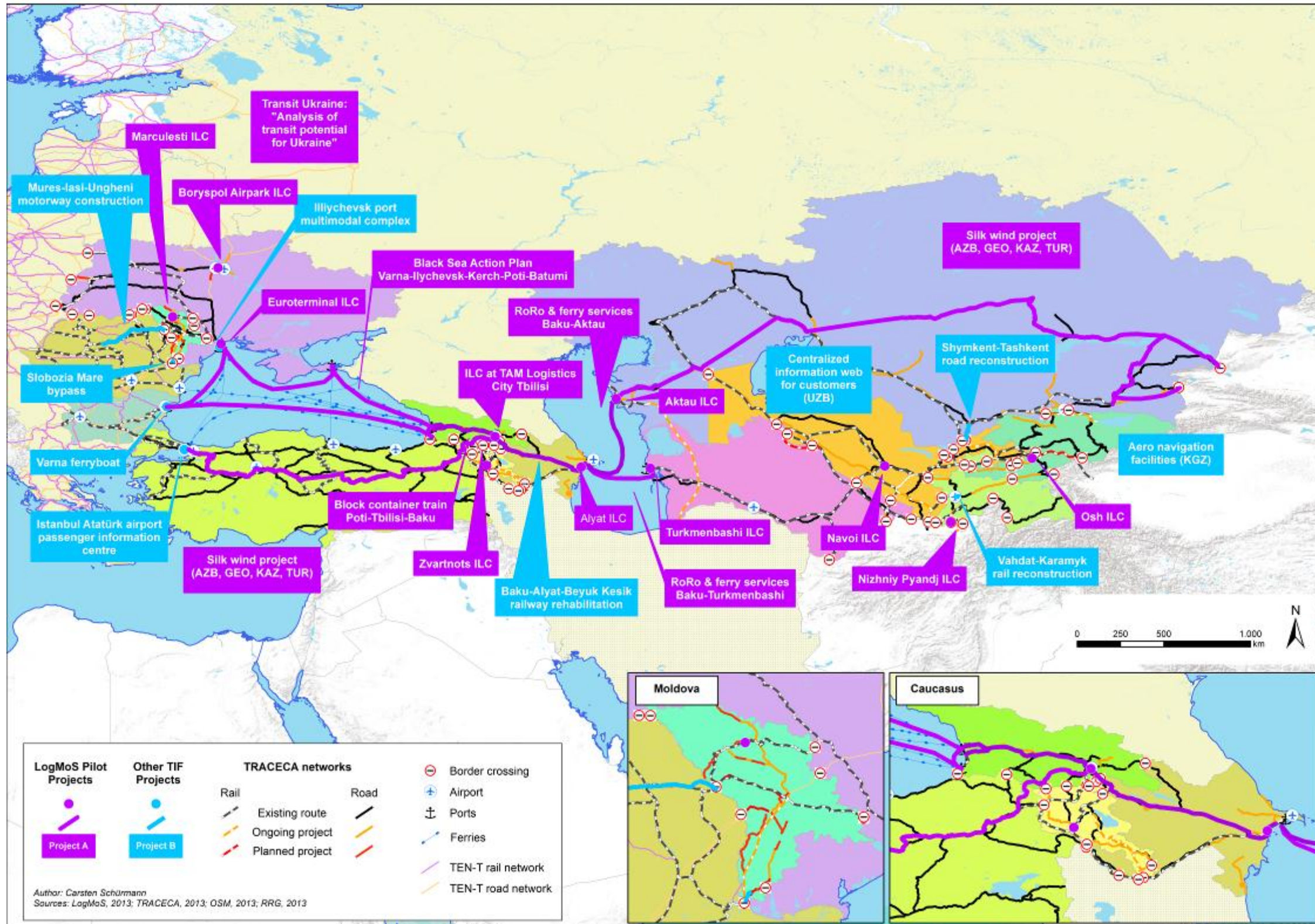


Логистические процессы и морские магистрали II

Карта 8: Пилотные проекты «LOGMOS»



Карта 9: Основная сеть ТРАСЕКА – статус реализации





Карта 10: Дорожно-транспортная сеть ВП в Армении, Азербайджане, Грузии (одобрена на политическом уровне 9 октября 2013 г.)



EASTERN PARTNERSHIP TRANSPORT NETWORK

Roads, airports and ports

Armenia, Azerbaijan, Georgia

Endorsed at a technical level on 30 April 2013 in the Eastern Partnership Transport Panel



Data for Turkey:  
EC Proposal COM (2011) 650/Final 2 of 19/12/2011  
© EuroGeographics 2001 for the administrative boundaries



Логистические процессы и морские магистрали II

Карта 11: Дорожно-транспортная сеть ВП в Молдове, Украине (одобрена на политическом уровне 9 октября 2013 г.)





Логистические процессы и морские магистрали II

Карта 12: Железнодорожная транспортная сеть ВП в Армении, Азербайджане, Грузии (одобрена на политическом уровне 9 октября 2013 г.)



EASTERN PARTNERSHIP TRANSPORT NETWORK

Railways, airports and ports  
Armenia, Azerbaijan, Georgia

Endorsed at a technical level on 30 April 2013 in the Eastern Partnership Transport Panel



Comprehensive Network		Legend	
	Conventional rail / Completed		High speed rail / Completed
	Conventional rail / To be upgraded		To be upgraded to high speed rail
	Conventional rail / Planned		High speed rail / Planned
	Airports		Ports
	FRT		NDPIL Network on Russian territory

Data for Turkey:  
EC Proposal COM (2011) 650/Final 2 of 19/12/2011  
© EuroGeographics 2011 for the administrative boundaries



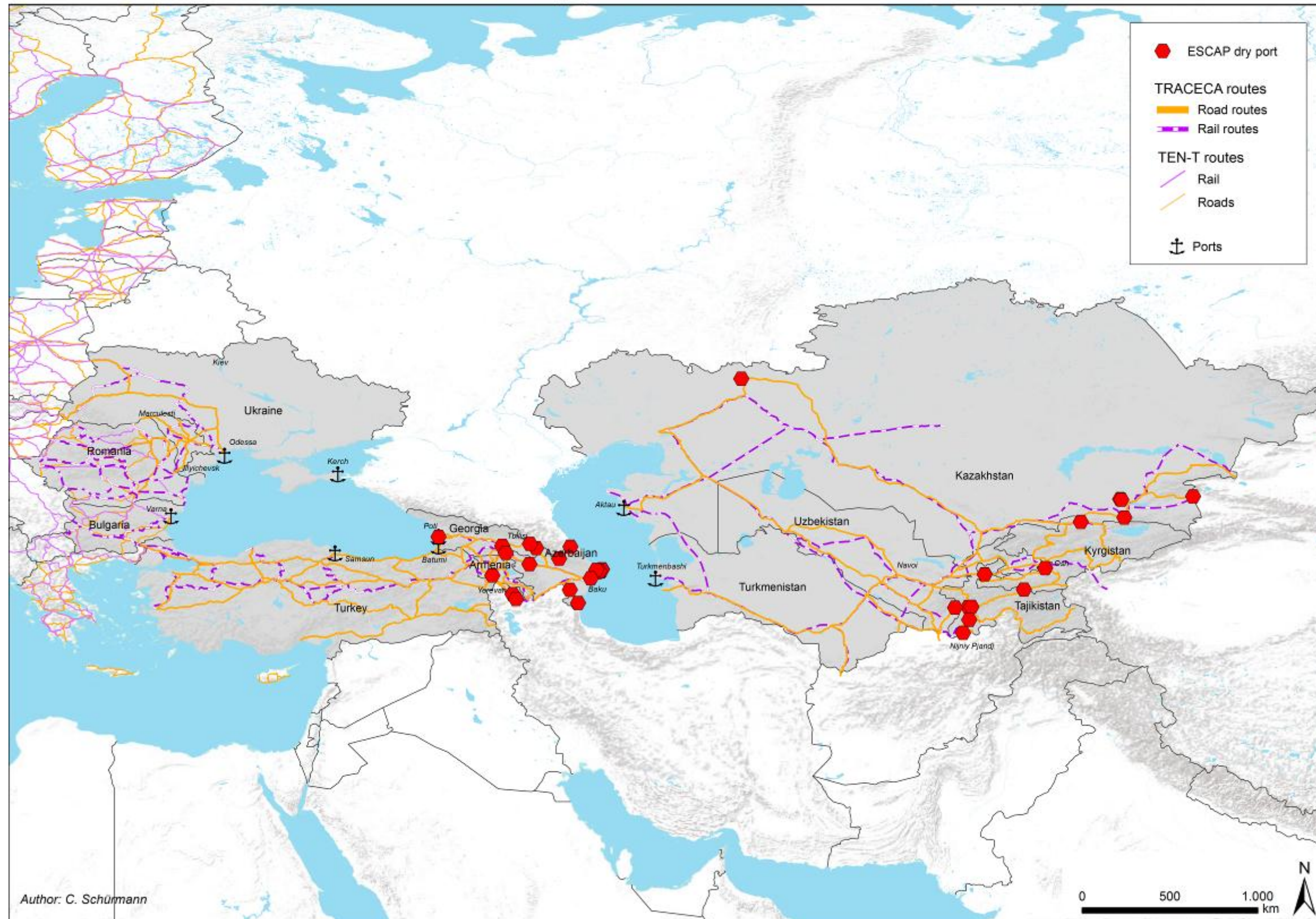
Логистические процессы и морские магистрали II

Карта 13: Железнодорожная транспортная сеть ВП в Молдове, Украине (одобрена на политическом уровне 9 октября 2013 г.)



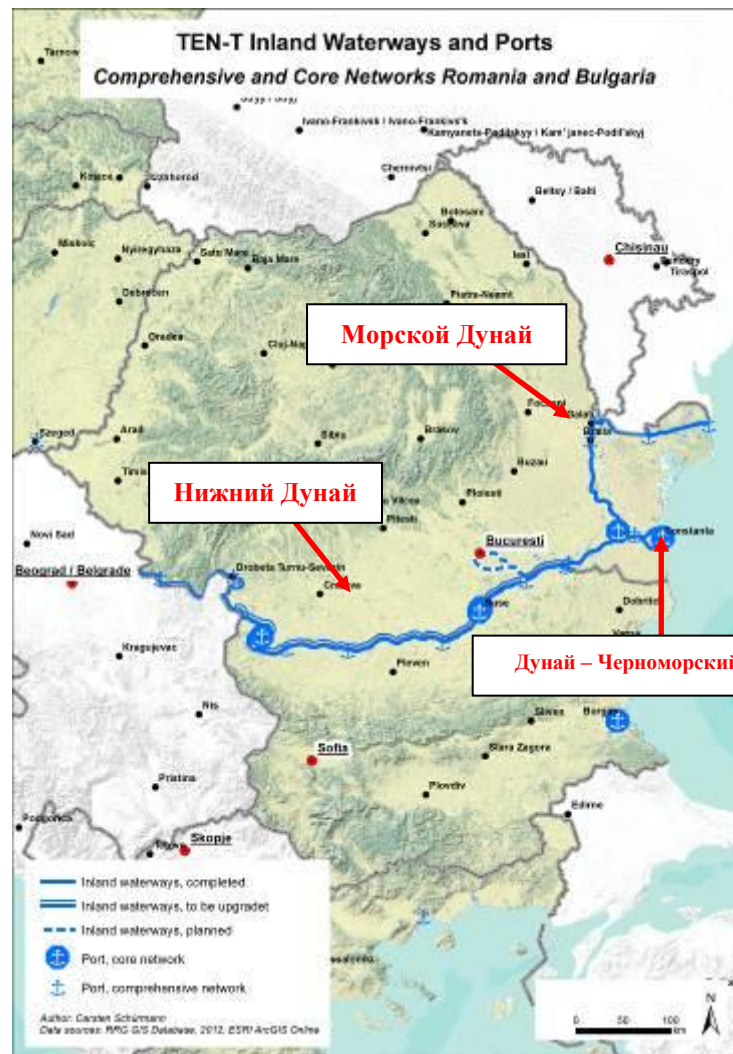
Карта 14: Сухие порты ЭСКАТО ООН на Кавказе и в Центральной Азии

### ESCAP dry ports and TRACECA networks





Карта 15: Восточные участки Дуная





Логистические процессы и морские магистрали II

Карта 16: Морской Дунай





## 7 ПРИЛОЖЕНИЕ С: ТАБЛИЦЫ

Таблица 5: Индекс эффективности логистики (LPI): рейтинг стран ТРАСЕКА в 2007-12 гг.

	2007	2010	2012
<b>АРМЕНИЯ</b>	131	111	100
<b>АЗЕРБАЙДЖАН</b>	111	89	116
<b>БОЛГАРИЯ</b>	55	63	36
<b>ГРУЗИЯ</b>	<i>н/д</i>	93	77
<b>КАЗАХСТАН</b>	133	62	86
<b>КЫРГЫЗСТАН</b>	103	91	130
<b>МОЛДОВА</b>	106	104	132
<b>РУМЫНИЯ</b>	51	59	54
<b>ТАДЖИКИСТАН</b>	146	131	136
<b>ТУРЦИЯ</b>	34	39	27
<b>ТУРКМЕНИСТАН</b>	<i>н/д</i>	114	<i>н/д</i>
<b>УКРАИНА</b>	73	102	66
<b>УЗБЕКИСТАН</b>	129	68	117





Логистические процессы и морские магистрали II

Таблица 6: Оценка LPI для стран ТРАСЕКА за 2007, 2010 и 2012 гг.

	Общий балл			Таможня			Инфраструктура			Доставка международных грузов			Компетентность в логистике			Обнаружение и отслеживание			Пунктуальность		
	2007	2010	2012	2007	2010	2012	2007	2010	2012	2007	2010	2012	2007	2010	2012	2007	2010	2012	2007	2010	2012
<b>АРМЕНИЯ</b>	2,14	2,52	2,56	2,10	2,10	2,27	1,78	2,32	2,38	2,00	2,43	2,65	2,11	2,59	2,40	2,22	2,26	2,57	2,63	3,4	3,07
<b>АЗЕРБАЙДЖАН</b>	2,29	2,64	2,48	2,23	2,14	1,92	2,00	2,23	2,42	2,50	3,05	2,43	2,00	2,48	2,14	2,38	2,65	2,75	2,63	3,15	3,23
<b>БОЛГАРИЯ</b>	2,87	2,83	3,21	2,47	2,50	2,97	2,47	2,30	3,20	2,79	3,07	3,25	2,86	2,85	3,10	3,14	2,96	3,16	3,56	3,18	3,56
<b>ГРУЗИЯ</b>		2,61	2,77		2,37	2,90		2,17	2,85		2,73	2,68		2,57	2,78		2,67	2,59		3,08	2,86
<b>КАЗАХСТАН</b>	2,12	2,83	2,69	1,91	2,38	2,58	1,86	2,66	2,60	2,10	3,29	2,67	2,05	2,60	2,75	2,19	2,70	2,83	2,65	3,25	2,73
<b>КЫРГЫЗСТАН</b>	2,35	2,62	2,35	2,20	2,44	2,45	2,06	2,09	2,49	2,35	3,18	2,00	2,35	2,37	2,25	2,38	2,33	2,31	2,76	3,1	2,69
<b>МОЛДОВА</b>	2,31	2,57	2,33	2,14	2,11	2,17	1,94	2,05	2,44	2,36	2,83	2,08	2,21	2,17	2,15	2,50	3,00	2,44	2,73	3,17	2,74
<b>РУМЫНИЯ</b>	2,91	2,84	3,00	2,60	2,36	2,65	2,73	2,25	2,51	3,20	3,24	2,99	2,86	2,68	2,83	2,86	2,90	3,10	3,18	3,45	3,82
<b>ТАДЖИКИСТАН</b>	1,93	2,35	2,28	1,91	1,90	2,43	2,00	2,00	2,03	2,00	2,42	2,33	1,90	2,25	2,22	1,67	2,25	2,13	2,11	3,16	2,51
<b>ТУРЦИЯ</b>	3,15	3,22	3,51	3,00	2,82	3,16	2,94	3,08	3,62	3,07	3,15	3,38	3,29	3,23	3,52	3,27	3,09	3,54	3,38	3,94	3,87
<b>ТУРКМЕНИСТАН</b>		2,49			2,14			2,24			2,31			2,34			2,38			3,51	
<b>УКРАИНА</b>	2,55	2,57	2,85	2,22	2,02	2,41	2,35	2,44	2,69	2,53	2,79	2,72	2,41	2,59	2,85	2,53	2,49	3,15	3,31	3,06	3,31
<b>УЗБЕКИСТАН</b>	2,16	2,79	2,46	1,94	2,20	2,25	2,00	2,54	2,25	2,07	2,79	2,38	2,15	2,50	2,39	2,08	2,96	2,53	2,73	3,72	2,96





Таблица 7: Рейтинг LPI по отдельным критериям для стран ТРАСЕКА за 2012 год

	Общий балл	Таможня	Инфраструктура	Доставка международных грузов	Компетентность в логистике	Обнаружение и отслеживание	Пунктуальность
Армения	100	116	110	96	115	99	92
Азербайджан	116	147	101	120	143	80	74
Болгария	36	41	36	34	42	48	47
Грузия	77	44	58	91	70	93	115
Казахстан	86	73	79	92	74	70	132
Кыргызстан	130	84	90	147	129	132	135
Молдова	132	129	98	145	142	116	126
Румыния	54	51	87	53	64	53	29
Таджикистан	136	85	138	135	130	143	146
Турция	27	32	25	30	26	29	27
Туркменистан							
Украина	66	88	70	83	61	50	68
Узбекистан	117	118	120	127	117	105	101

\*Данные по Туркменистану за 2012 год отсутствуют



## 8 ПРИЛОЖЕНИЕ D: ИЛЛЮСТРАЦИИ И ДИАГРАММЫ

Иллюстрация 1: Логическая схема: реализация целей ЕС в транспортном секторе

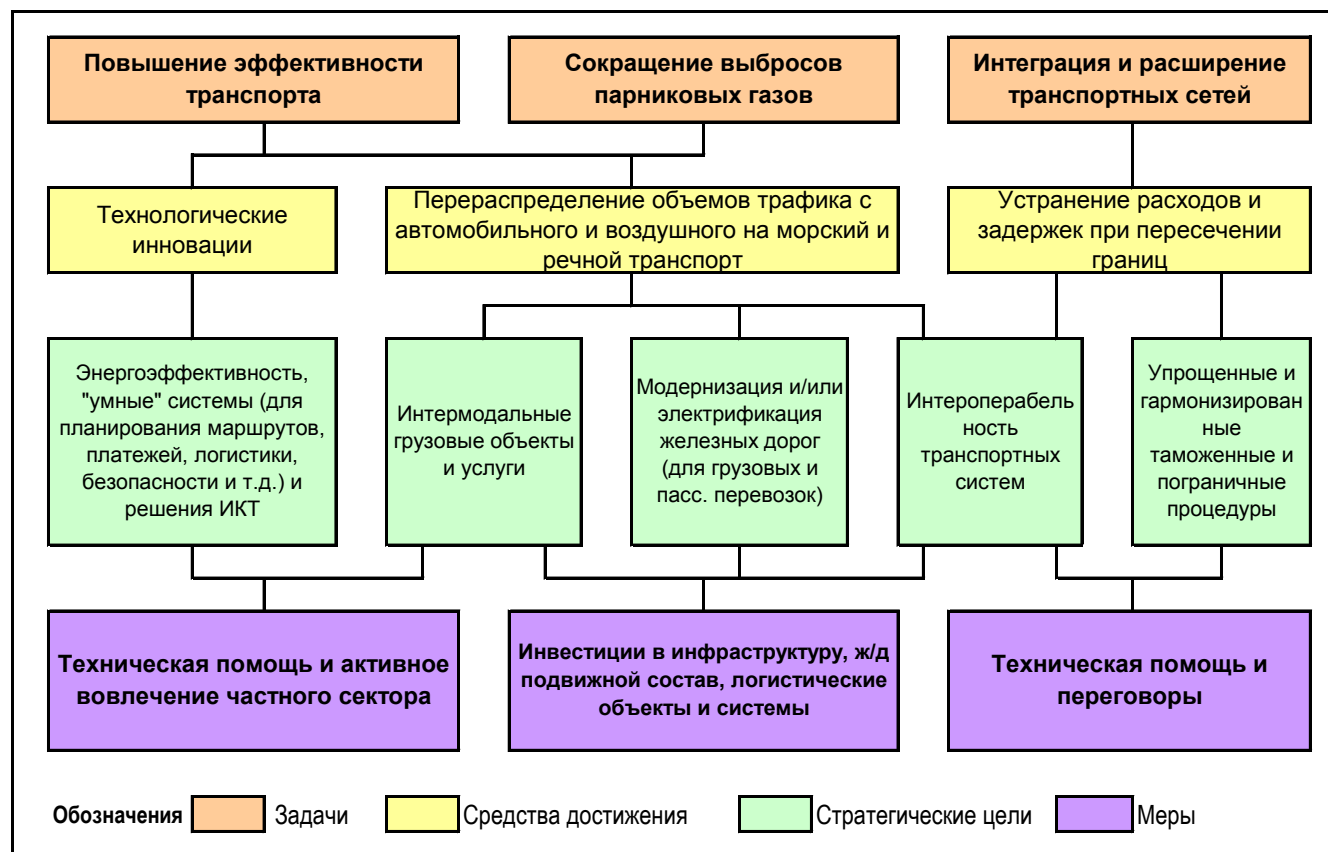
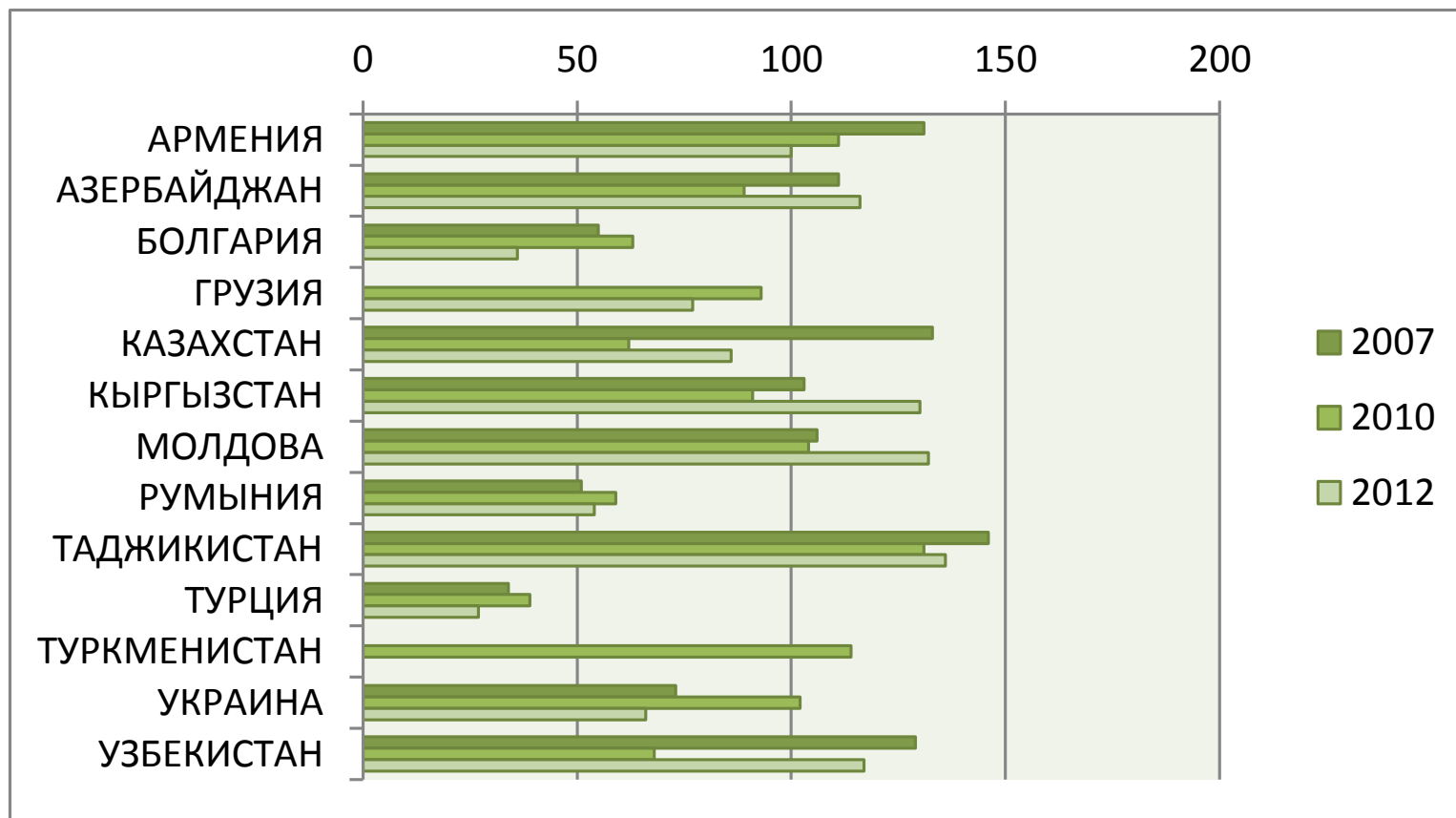




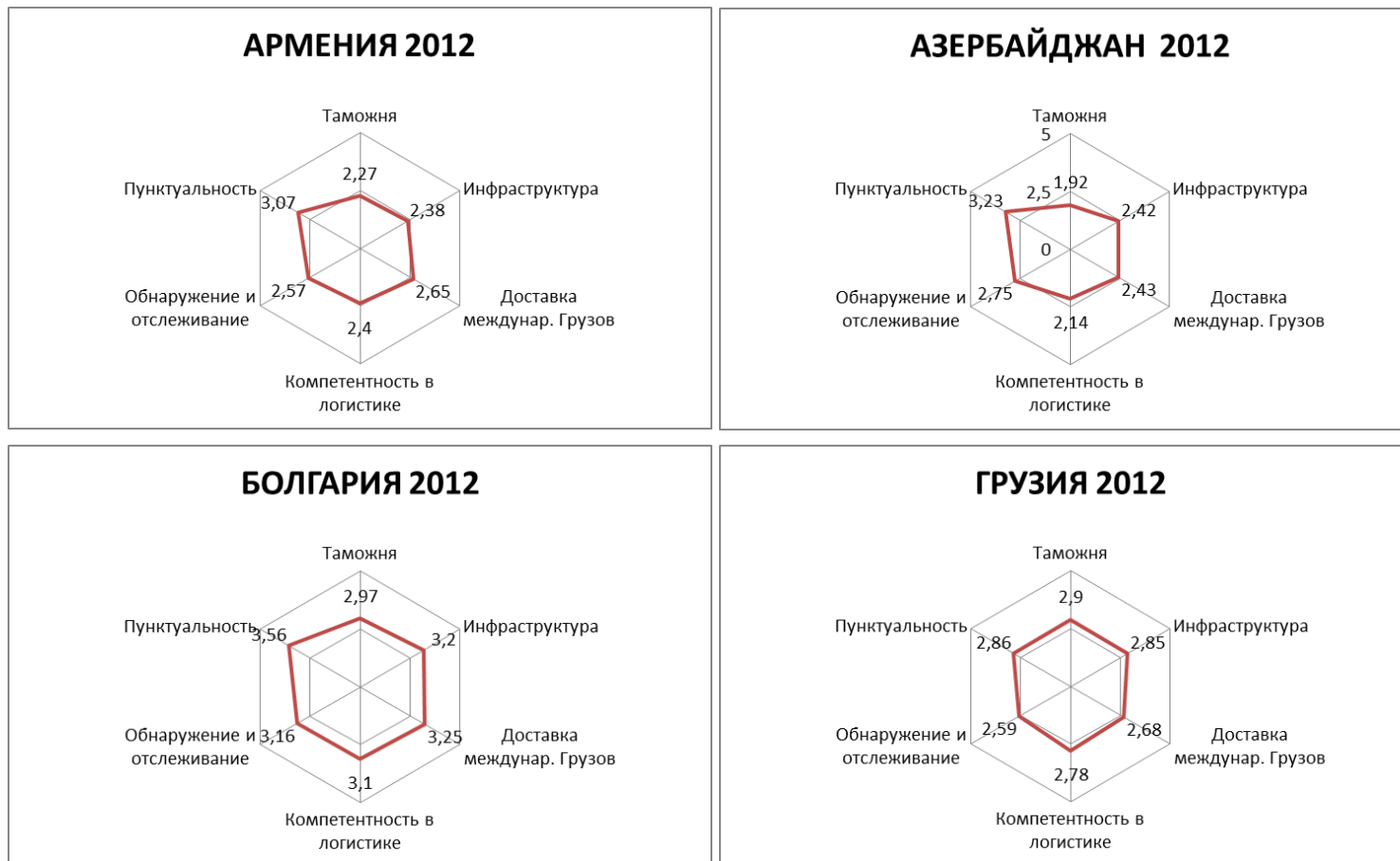
Иллюстрация 2: Изменение рейтингов LPI стран ТРАСЕКА, 2007-12 гг.





Логистические процессы и морские магистрали II

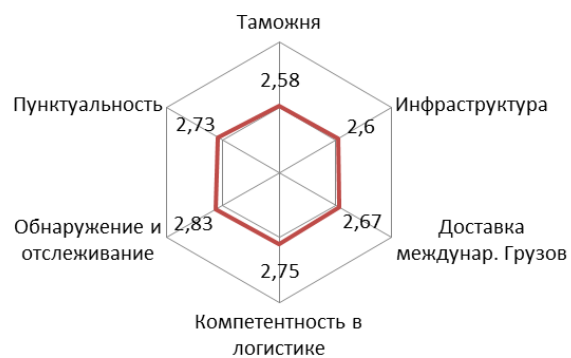
Иллюстрация 3: Рейтинги LPI за 2012 год, по отдельным компонентам



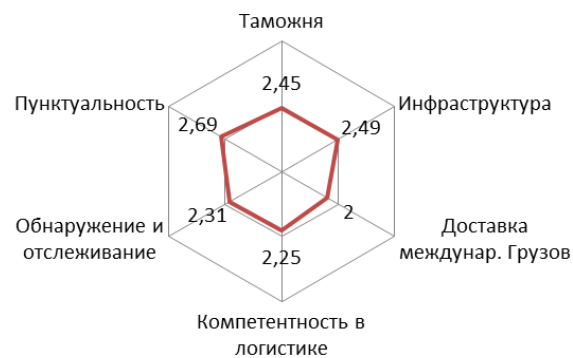


Логистические процессы и морские магистрали II

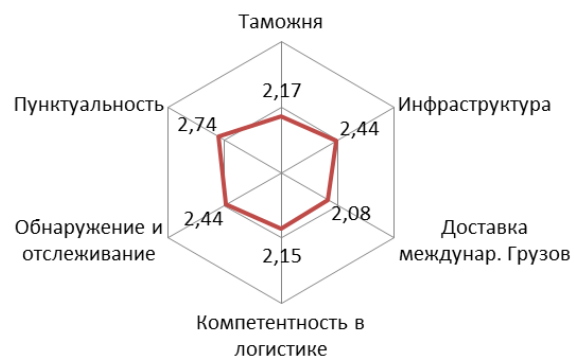
**КАЗАХСТАН 2012**



**КЫРГЫЗСТАН 2012**



**МОЛДОВА 2012**



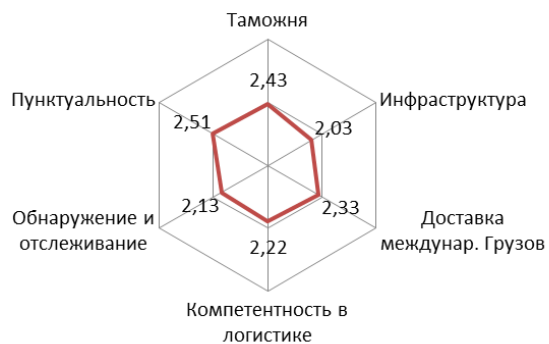
**РУМЫНИЯ 2012**



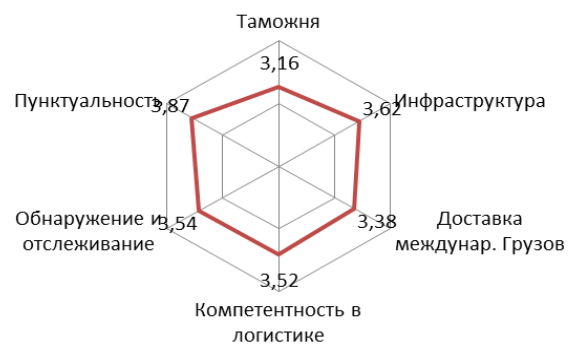


### Логистические процессы и морские магистрали II

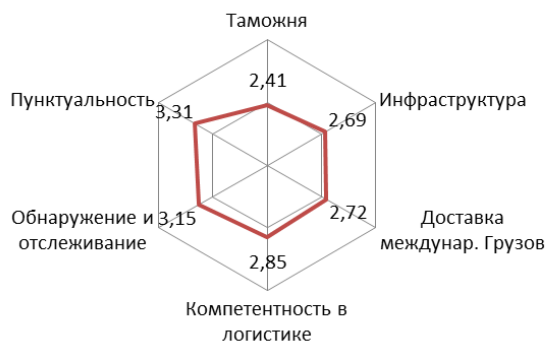
#### ТАДЖИКИСТАН 2012



#### ТУРЦИЯ 2012



#### УКРАИНА 2012



#### УЗБЕКИСТАН 2012

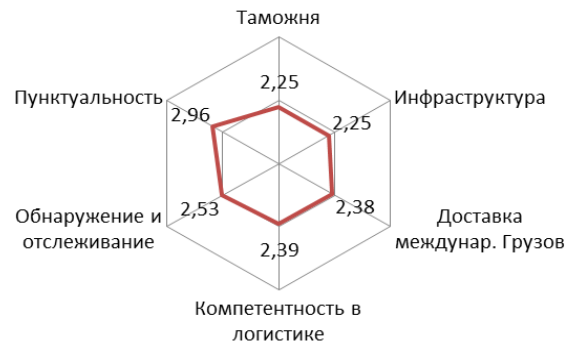




Иллюстрация 4: Основная транспортная сеть для мастер-плана «LOGMOS»

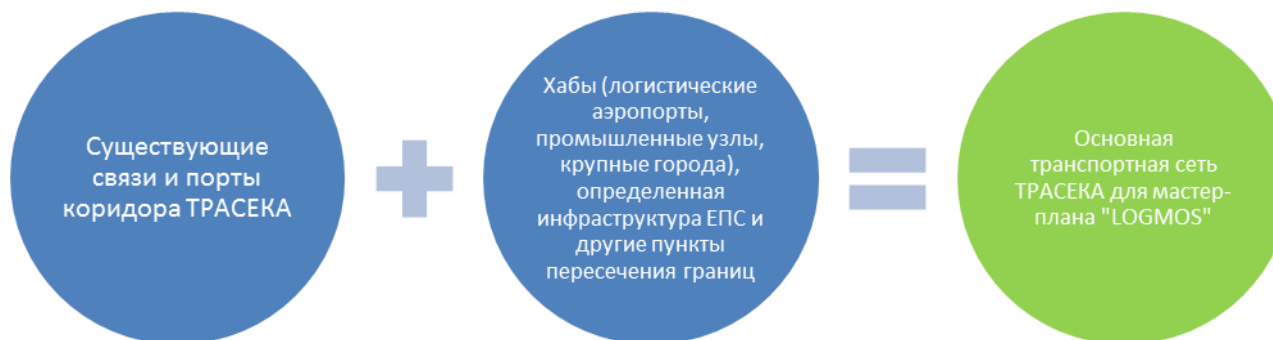


Иллюстрация 5: Всеобъемлющая транспортная сеть ТРАСЕКА

