

# Шелковый путь

**Россия потеряла монополию на перевалку нефти и газа из стран Центральной Азии в Европу. В горах Западного Китая построены автобаны, скоростные железные дороги, пятизвездочные аэропорты. Японцы, китайцы и корейцы выдали кредиты на дорожную инфраструктуру всем странам – от Казахстана до Ирана. Часть азиатских грузов через Астану и Россию идет в Западную Европу.**

## Азербайджан

– Проект формирования ж/д маршрута Россия-Азербайджан-Иран в рамках транспортного коридора «Север-Юг» находится на дополнительном рассмотрении иранской стороны. Как сообщили Azer-press в министерстве транспорта Азербайджана, иранская сторона должна представить свои уточненные предложения в связи с начавшимся на территории страны строительством железнодорожного участка Решт-Газвин, который затем будет соединен с железнодорожным полотном в Астаре на юге Азербайджана. «Проект находится на экспертизе у иранской стороны, по итогам которой будет определена его реальная стоимость. В оценке проекта свою позицию представила Россия, которая заявила, что он слишком дорого оценен», – сказал эксперт министерства.

Общий объем инвестиций в данный проект может составить 600 млн.долл. «Готовы необходимые документы, протоколы по строительству этой железной дороги и имеется договоренность между тремя странами о реализации проекта», – сказали в министерстве. По меморандуму, подписанному сторонами в авг. 2004г., первоначальный размер уставного капитала совместного консорциума составит 6 млн.долл., которые будут вложены равными долями каждой из сторон. Ежегодный объем грузоперевозок через коридор прогнозируется на уровне 20 млн.т. [www.ecoportal.gov.ru](http://www.ecoportal.gov.ru), 23.6.2006г.

– В Астраханской обл. 1 июля планируется открыть автопаромную грузовую линию «Каспий», которая позволит перевозить грузы из астраханского порта Оля в столицу Азербайджана Баку. Об этом сообщили в пресс-службе губернатора Астраханской обл. По данным министерства промышленности, транспорта и связи Астраханской обл., в перечень обязательных портов, которые будут обслуживаться автопаромной линией, входят Оля и Баку. В число факультативных (дополнительных) войдут Энзели (Иран) и Туркменбаши (Туркменистан). На линии будет использоваться корабль «Бестекар Кара Караев», который ходит под флагом Азербайджана. Он будет пересекать Каспийское море два раза в месяц, ориентировочно 1 и 15 числа. ИА Regnum, 15.6.2006г.

– Азербайджанское Каспийское морское пароходство («Каспар») планирует перевезти в 2006г. 14 млн.т. казахстанской и туркменской нефти и нефтепродуктов. Об этом сказал журналистам во вторник начальник «Каспар» Айдын Баширов. По его словам, объем транзита казахстанской и туркменской нефти и нефтепродуктов через порт Баку составит около 9,5-10 млн.т., остальной объем перевозок придется на долю иранских портов и Махачкалы.

Баширов отметил также, что на данный момент наблюдается некоторое снижение транзита нефти через Баку, что, по его словам, связано, в т.ч., со вводом в строй нефтепровода Баку-Тбилиси-Джейхан. При этом он заметил, что через месяц-два объем транзита достигнет прежнего уровня. «Каспар» владеет нефтеналивным флотом из 40 судов. РИА «Новости», 6.6.2006г.

– Французский банк BNP Paribas ведет переговоры с министерством транспорта Азербайджана о кредите в 220 млн.долл. для дорожного сектора республики, сообщил президент BNP Paribas Мишель Пеберо (Michel Pebereau) журналистам во вторник. «Банк ведет консультации с минтрансом Азербайджана о финансировании в объеме 220 млн.долл. для расширения автомобильной дороги Баку-граница Грузии с двухполосной до четырехполосной», – сказал он. «Однако подготовка проекта пока находится только на начальной стадии, и мы продолжим наши консультации», – отметил М.Пеберо.

Протяженность автомобильной трассы Баку-граница Грузии составляет около 500 км. Правительство Азербайджана уже привлекло кредиты Всемирного банка, Азиатского банка развития, Исламского банка развития и других международных финансовых организаций для реконструкции этой трассы. Интерфакс, 6.6.2006г.

– Азиатский банк развития (АБР) выделил кредит в 52 млн.долл. на проект по реконструкции автомобильных дорог Азербайджана. Как сообщил на церемонии подписания кредитного соглашения в четверг министр транспорта республики Зия Мамедов, на полученные средства предполагается реконструкция автодорог Гянджа-Евлах и Казах – граница Грузии. Министр отметил, что автодороги Гянджа-Евлах и Казах-граница Грузии являются частью транспортного коридора Восток-Запад. З.Мамедов сообщил, что кредит состоит из двух частей: первая часть предоставлена на основные операции в 49 млн.долл. на 24г. с 4-летним льготным периодом под ставку Libor+0,4%, вторая – на специальные операции в размере 3 млн.долл. на 32г. с 8-летним льготным периодом под ставку 1% годовых. Министр отметил, что в рамках проекта также предполагается усовершенствовать пограничный переход на границе с Грузией.

Глава представительства АБР в Баку Мэтью Вестфаль сообщил, что это первый транспортный проект, который финансирует АБР в Азербайджане. «Транспорт очень важен для развития страны. Усовершенствование транспортной инфраструкту-

ры будет способствовать снижению транспортных расходов, упрощению торговли между регионами, расширению экономики», – отметил он.

АБР в общей сложности будет финансировать реконструкцию автодорог республиканского значения общей протяженностью 127 км., а также 65 км. местных автодорог. Кроме того, предполагается оказать поддержку политическим реформам и развитию управления в дорожном секторе. Работы по реконструкции автодорог начнутся в тек.г. и продолжатся 18 мес.

АБР финансирует 55,8% проекта реконструкции трассы Евлах-Гянджа общей стоимостью 93,2 млн.долл. Планируется, что остальное финансирование предоставят Исламский банк развития (10,4 млн.долл.), Саудовский фонд развития (11 млн.долл.) и правительство Азербайджана (19,8 млн.долл.). Интерфакс, 1.6.2006г.

– Международные финансовые организации предлагают порядка 1,1 млрд.долл. на реализацию проектов по развитию транспортного комплекса Азербайджана, сообщил замминистра транспорта Муса Панахов в четверг на международной конференции «Транспортные связи между Европой и Азией в контексте расширяющейся Европы».

«Всемирный банк предлагает нам 500 млн.долл. на проекты по развитию транспортного сектора, 300 млн.долл. – Азиатский банк развития, такой же объем – Европейский банк реконструкции и развития. В Азербайджане сегодня наблюдается высокий темп роста экономики, и экономическое положение страны позволяет нам самим выбирать, кредит какого международного института более приемлем», – сказал М.Панахов.

Замминистра отметил, что Азербайджан и сам инвестирует крупные средства в проекты реабилитации транспортной инфраструктуры страны. «В

госбюджете 2006г. предусматривается выделение свыше 80 млн. манатов инвестиций на развитие транспортного сектора, и эта цифра может возрасти до конца года», – отметил он.

М.Панахов также сообщил о важности развития транспортных коридоров Север-Юг и Трасеса. «Если в 1996г. через коридор Трасеса было транспортировано 1,6 млн.т. грузов, то в пред.г. эта цифра превысила 43 млн.т., причем около 15 млн.т. составили нефть и нефтепродукты», – подчеркнул он. Ранее со ссылкой на министра транспорта Азербайджана Зию Мамедова сообщалось, что страна намерена вложить в ближайшие годы 1,5 млрд.долл. в развитие транспортного сектора страны. Интерфакс, 18.5.2006г.

– Всемирный банк (ВБ) выделил 200 млн.долл. в рамках второго кредитного проекта «Магистральные автодороги Азербайджана». Соответствующее соглашение министр транспорта Азербайджана Зия Мамедов и директор ВБ по странам Южного Кавказа Донна Доусетт-Койроло (Donna M. Dowsett-Coirolo) подписали во вторник.

«Это первый такой крупный проект ВБ в Азербайджане, причем он был подготовлен в рекордно короткие сроки – 8-9 месяцев», – отметила Д.Доусетт-Койроло. Кредит предоставлен на 20 лет с 8-летним льготным периодом по годовой ставке Libor+0,25%.

Проект подразделяется на две части – усовершенствование автодорог Алят-Масаллы и Баку-Шамаха и реконструкция подъездных дорог к ним общей стоимостью 259 млн.долл.; усиление министерства транспорта и департамента дорожно-транспортных услуг и увеличение эксплуатационного потенциала департамента (5,375 млн.долл.).

По словам З.Мамедова, 70 млн.долл. из суммы кредита будет направлено на ремонт автодороги Баку-Шамаха протяженностью 124 км., доля правительства в финансировании этого проекта составит 14 млн.долл. «Во второй половине 2006г. будет проведен тендер на выбор подрядчика по реконструкции Баку-Шамаха, а в конце года начнутся работы. По участку Алят-Масаллы уже проводится тендер, и работы тоже начнутся в конце года», – сказал министр.

Он отметил, что общая стоимость реконструкции автодороги от Баку до границы с Ираном протяженностью 313 км., частью которой является участок Алят-Масаллы, составляет 400 млн.долл. «Часть этой суммы предоставляет ВБ, а по части суммы (порядка 100 млн.долл. – прим. ИФ) переговоры ведутся с Азиатским банком развития, и скоро будет подписано кредитное соглашение», – уточнил З.Мамедов. Интерфакс, 16.5.2006г.

– Танкерный флот Каспийского морского пароходства Азербайджана («Каспар») в состоянии перевезти объемы нефти с месторождений Казахстана, сообщил председатель пароходства Айдын Баширов журналистам в четверг.

«Предполагается, что по трубопроводу Баку-Тбилиси-Джейхан (БТД) будет транспортироваться до

**В Астраханской обл. 1 июля планируется открыть автопаромную грузовую линию «Каспий», которая позволит перевозить грузы из астраханского порта Оля в столицу Азербайджана Баку. В перечень портов, которые будут обслуживаться автопаромной линией, дополнительно войдут Энзели (Иран) и Туркменбаши (Туркменистан). На линии будет использоваться корабль «Бестекар Кара Караев», который ходит под флагом Азербайджана. Он будет пересекать Каспийское море два раза в месяц.**

**ИА Regnum, 15.6.2006г.**

**Азербайджанское Каспийское морское пароходство («Каспар») планирует перевезти в 2006г. 14 млн.т. казахстанской и туркменской нефти и нефтепродуктов. Объем транзита казахстанской и туркменской нефти и нефтепродуктов через порт Баку составит 10 млн.т., остальной объем перевозок придется на долю иранских портов и Махачкалы. «Каспар» владеет нефтеналивным флотом из 40 судов.**

**РИА «Новости», 6.6.2006г.**

20 млн.т. казахстанской нефти. На балансе «Каспар» находится 40 танкеров, которые в состоянии перевезти эти объемы нефти через Каспий», – отметил он.

А.Баширов сказал, что в транспортировке казахстанской нефти будут участвовать только азербайджанские и казахстанские танкеры. «Если возможности азербайджанского и казахстанского флота не позволят перевозить весь груз, то могут быть привлечены другие перевозчики. При необходимости «Каспар» готов заказать дополнительные суда», – подчеркнул он.

Глава «Каспар» также считает нецелесообразным использование танкеров водоизмещением в 60 тыс.т. на Каспии. «Использование таких судов невозможно на Каспии, для этого нет необходимой портовой инфраструктуры», – пояснил А.Баширов.

Казахстан намерен к 2009-10гг. транспортировать на мировые рынки до 20 млн.т. нефти в год по трубопроводу Баку-Тбилиси-Джейхан. Эти объемы через Каспийское море предполагается перевозить танкерами. Интерфакс, 11.5.2006г.

– Еврокомиссия выделяет странам-участницам международного транспортного коридора Трасеса 13,5 млн. евро на реализацию проектов технического содействия, которые включены в программу Tacis/Трасеса в 2006г., сообщил национальный секретарь Азербайджана в межправительственной комиссии (МПК) Трасеса Акиф Мустафаев в среду на пресс-конференции.

«Общая стоимость данных проектов составляет 13,5 млн. евро. Из этой суммы 5,5 млн. евро будет направлено на создание сети логистических центров для всех стран Трасеса (Центральная Азия, Кавказ и европейская часть Трасеса), 3,5 млн. евро – на развитие общей системы управления безопасностью, сотрудничество в области безопасности морских перевозок, предотвращение загрязнений, причиняемых судами в Черном и Каспийском морях. Кроме того, 2 млн. евро будет направлено на повышение квалификации и обучение администрации и персонала гражданской авиации, 2,5 млн. евро – на проект «Морские магистрали в Черном и Каспийском морях», предусматривающий закупку компьютерного и коммуникационного оборудования и программного обеспечения для портов», – уточнил А.Мустафаев. Он сообщил, что срок реализации всех этих проектов составляет 24 мес.

«С учетом необходимости их утверждения (проектов – ИФ) Европейской комиссией и последующей процедурой подготовки к реализации осуществление проектов начнется в 2008г.», – сообщила генеральный секретарь МПК Людмила Тренкова.

С учетом указанных проектов объем освоенных средств в рамках программы Трасеса составит 157 млн. евро. Транспортный коридор Европа-Кавказ-Азия (программа Евросоюза Трасеса) соединяет Франкфурт (Германия) с Шанхаем (Китай). Участниками программы являются Азербайджан, Арме-

ния, Грузия, Болгария, Румыния, Украина, Молдавия, Турция, Казахстан, Узбекистан, Таджикистан и Киргизия. В апр. 2005г. страны-участницы одобрили принятие в программу Афганистана. Интерфакс, 10.5.2006г.

– Совет директоров Всемирного банка одобрил выделенный Азербайджану кредит в 200 млн.долл. для реконструкции двух автомагистралей. Главная цель проекта – снижение транспортных затрат и повышение доступа, транзита и обеспечение дорожной безопасности при прохождении по азербайджанским сегментам коридоров Восток-Запад и Север-Юг. Для этого намечена реконструкция отрезков магистрали Алят-Астара (азербайджанская) – Астара (иранская) и реабилитация дороги Баку-Сумгаит, которая является самым коротким путем к важным фермерским хозяйствам к западу от Баку.

Проект предусматривает расширение и изменение маршрута автомагистрали Алят-Масалмы, в результате чего ее протяженность сократится с 230 км. до 200 км., а также ремонт дороги Баку-Шамаха-Мугань, связывающей Баку с западными районами Азербайджана. «Находясь на пересечении Европы и Азии, Севера и Юга, эта страна имеет уникальную возможность быть транзитным узлом для потока энергетических товаров в регионе. Для реализации этой возможности Азербайджану необходимо улучшить транспортную инфраструктуру, поскольку 56% дорог страны нуждается в срочном ремонте», – отмечается в пресс-релизе.

С 1992г., когда началось сотрудничество Всемирного банка с Азербайджаном, эта международная финансовая организация реализовала в этой стране 29 проектов, суммарная стоимость которых составляет 711 млн.долл. ИА Regnum, 18.1.2006г.

– С начала следующего года Департамент «Йолнагилятсервис» министерства транспорта приступит к строительству Бакинской кольцевой дороги. Как сообщили в пресс-службе министерства транспорта, предусматривается заново проложить 16 км. протяженностью в 21,5 км., которая, начавшись с Баладжарского подъема (Баку), пройдет через поселок Локбатан (пригород Баку) и дойдет до 22 км. автотрассы Баку-Газах. 5,5 км. же этой дороги предусмотрено восстановить. Сдача в эксплуатацию кольцевой дороги положительно скажется на расширении транзитных возможностей Азербайджана, обеспечив свободное продвижение тяжелых грузовиков по международному транспортному коридору Север-Юг, в объезд внутренних дорог г.Баку. ИА Regnum, 23.12.2005г.

– В связи с открытием железнодорожного коридора «Север-Юг» азербайджанская сторона осуществит строительство 8,4 км. линии железной дороги и 4 станционных путей, протяженность каждого из которых составит 1054 м. Об этом сообщили в пресс-службе Азербайджанской государственной железной дороги.

Этот транспортный коридор позволит перевозить грузы из Индии и Омана, стран Персидского залива через Иран и прикаспийские регионы в Рос-

сию, а оттуда в страны Северной Европы, а также в обратном направлении. ИА Regnum, 17.12.2005г.

– В Ленкорани (Азербайджан) представители департамента «Йолнаглиятсервис» министерства транспорта и иранской инженерно-консультативной компании Passillo обсудили вопросы, связанные с прокладкой магистральной дороги Баку-Астара.

В обсуждениях с участием представителей исполнительных структур Астаринского, Ленкоранского, Масаллинского и Джалилабадского районов основной темой стала оценка связанного с проектом технико-экономического обоснования прокладки на 243-км. территории участка Алят-Астара магистральной дороги Баку-Астара новой четырехполосной автомобильной дороги и нового моста, который будет сооружен над р.Астара, воздействия на окружающую среду. После прокладки новой дороги протяженностью 243 км., шириной 28,2 м., Баку-Астаринская магистраль станет короче на 70 км. ИА «АзерТАдж», 2.9.2005г.

– Совет директоров Европейского банка реконструкции и развития (ЕБРР) одобрил выделение Азербайджану кредита на 100 млн.долл. на проект модернизации и реконструкции участка автомобильной дороги Баку-граница России, говорится в сообщении, размещенном на сайте банка. Средства будут предоставлены на 15 лет с 3-летним льготным периодом под ставку Libor+1%. На средства ЕБРР будет реконструирован участок дороги в 61 км. Общая протяженность автодороги от Баку до границы с РФ составляет 208 км., стоимость работ – 280 млн.долл.

Как сообщалось ранее, для реконструкции участка дороги Баку-граница России длиной 89 км. будет привлечен также кредит чешского «Эксимбанка» на 180 млн.долл. Банк выделяет часть кредитных средств, а также выступает в качестве агента

правительства Азербайджана по привлечению инвесторов на финансирование проекта. На реконструкцию автодороги «Эксимбанк» выделяет 110 млн.долл., еще 70 млн.долл. он привлекает от банка ABN Amro Bank, N.V. Кредитные средства будут предоставлены на 14 лет, из которых 4г. – льготный период. Ставка – Libor+0,6%. Кредит предполагается получить тремя равными траншами по 60 млн.долл. по мере использования средств. Интерфакс, 29.6.2005г.

– Северо-Каспийское морское пароходство России предложило Азербайджану открыть паромное сообщение, в частности, по маршруту Оля (Астраханская обл.)-Баку, сообщил исполнительный директор пароходства Михаил Косоудыбов на заседании «круглого стола» в Баку. «На первых порах на маршруте Оля-Баку могли бы работать 2 парома – по одному от российского и азербайджанского пароходства. В Оля и Баку можно создать равные условия для захода в порты паромов обеих стран», – считает Косоудыбов. По его мнению, ставка за эти услуги не должна превышать 2000-3000 долл., поскольку именно по таким тарифам РФ работает в каспийских портах – иранском Энзели, туркменском Туркменбаши, казахстанском Актау.

Азербайджанской стороне также предложено участвовать в расширении порта Оля, который переваливает до 2 млн.т. грузов в год, следующих из России в Иран и обратно, а в перспективе сможет переваливать в 10 раз больше. Как сообщил представитель министерства международного сотрудничества Астраханской обл. Сергей Лихоперский, Астраханская обл. заинтересована в восстановлении торгово-экономических связей с Азербайджаном, т.к. в советское время «70% общего производства области составляли заказы Азербайджана». «Сейчас мы заинтересованы в поставках из Азербайджана стройматериалов и технологии их производства», – сообщил Лихоперский. ИА «Росбалт», 31.5.2005г.

– Азербайджану досталось неплохое наследство от времен Советского Союза. Интервью министра транспорта Азербайджана Зии Мамедова.

• Какие сейчас крупные инфраструктурные проекты реализуются в Азербайджане?

Недавно сдан в эксплуатацию грузовой терминал в Бакинском международном аэропорту. Начаты работы по реконструкции Гянджинского аэропорта и приобретению новых грузовых и пассажирских самолетов для пополнения парка воздушных судов. Продолжается строительство Бакинского международного автовокзального комплекса за счет средств частной компании. Будет сдан в эксплуатацию завод международного стандарта по производству дорожных структур. На международных транспортных коридорах, проходящих по территории Азербайджана, осуществляются работы по реконструкции автомобильных дорог. На участке Баку-Аляты автомобильной дороги Баку-Аляты-граница Грузии, на участке Гянджа-Газах автомобильной дороги Баку-Аляты-Газах-граница Грузии,

**Азиатский банк развития (АБР) выделил кредит в 52 млн.долл. на проект по реконструкции автомобильных дорог Азербайджана: Гянджа-Евлах и Казах-граница Грузии. АБР финансирует 55,8% проекта реконструкции трассы Евлах-Гянджа общей стоимостью 93,2 млн.долл. Планируется, что остальное финансирование предоставят Исламский банк развития (10,4 млн.долл.), Саудовский фонд развития (11 млн.долл.) и правительство Азербайджана (19,8 млн.долл.).**

**Интерфакс, 1.6.2006г.**

**Всемирный банк (ВБ) выделил 200 млн.долл. в рамках второго кредитного проекта «Магистральные автодороги Азербайджана». Проект подразделяется на две части – усовершенствование автодорог Алят-Масаллы и Баку-Шамаха и реконструкция подъездных дорог к ним. Общая стоимость реконструкции автодороги от Баку до границы с Ираном протяженностью 313 км., частью которой является участок Алят-Масаллы, составляет 400 млн.долл.**

**Интерфакс, 16.5.2006г.**

на участке Баку-Сумгаит автомобильной дороги Баку-Худат-граница России идут работы по реконструкции.

Азербайджан по своему географическому местоположению находится на пересечении двух крупнейших транспортных коридоров. Участие Азербайджана в этих коридорах оказывает поддержку независимости республики путем увеличения возможности ее выхода на Европейские и мировые рынки через альтернативные транспортные маршруты. Трасека является одним из самых кратких маршрутов из Европы в Азию. По сравнению с 1999г. объем перевозок по коридору Трасека увеличился в 1,7 раза, а транзит по данному коридору – в 2,4 раза.

- Каков объем инвестиций в транспортные коммуникации страны?

Для реализации проектов, предусмотренных госпрограммой развития регионов (на 2004-08гг.), на развитие дорожно-транспортного комплекса в ближайшие 4г. потребуются инвестиции в 1,5 млрд.долл.

В транспортную инфраструктуру Азербайджана уже вложено более полумиллиарда долларов, учитывая инвестиции международных институтов и средства государства. Наши подсчеты показали, что на восстановление только автодорог до 2008г. потребуется 800 млн.долл. Такова плата за годы безвластия и кризиса. Теперь, когда прошло десять лет с момента установления в Азербайджане четко функционирующей системы, мы, наконец, добрались и до дорог.

Большая часть инвестиций идет извне. Это позволяет нам использовать ресурсы таких международных проектов, как Трасека (Великий шелковый путь), в них принимают участие Исламский банк развития, Всемирный банк, ЕБРР, Кувейтский фонд развития и Фонд Абу-Даби.

Имеется много кредитных предложений для финансирования работ по реабилитации и восстановлению автодороги «Север-Юг» со стороны ЕБРР, Чешского экспортного банка, Иранского банка развития и экспорта, Всемирного банка, Азиатского банка развития и банков Ирана, Франции, Германии.

- На какой стадии реализация проекта «Север-Юг»?

В дек. 2001г. Азербайджан официально обратился в МИД Ирана – страны депозитария за получение членства коридора «Север-Юг». В фев. 2005г. Азербайджан получил согласие сторон Соглашения о принятии в коридор. Этот коридор сокращает время транспортировки грузов из Северной Европы в Южную Азию как минимум на 10 суток (путь морем через Суэцкий канал занимает 35 дней, а по коридору «Север-Юг» – 20-25 дней). Коридор рассчитан на перевозку 15-20 млн.т. грузов в год, но его грузооборот можно довести и до 50 млн.т. Пока же его достижения гораздо скромнее – 5 млн.т. грузов в год.

Эксплуатация ж/д участка транспортного коридора «Север-Юг», проходящего по территории

Азербайджана, позволит сократить время транспортировки грузов на 5-7 дней по сравнению с транспортировкой через Каспий. Ожидается, что в первый год функционирования этого участка по нему будет перевезено 5 млн.т., а в дальнейшем – до 20 млн.т. в год. Участие Азербайджана в транспортном коридоре «Север-Юг» создаст новые возможности для сотрудничества со странами Персидского залива и Индийского океана в области транзитных перевозок и международной торговли. ИА Regnum, 20.5.2005г.

– Совет директоров Исламского банка развития (ИБР) утвердил выделение Азербайджану кредита в 7 млн. исламских динаров (10,4 млн.долл.) на проект реконструкции автомобильной дороги Евлах-Гянджа, сообщил источник в правительстве республики. По его словам, кредит сроком на 25 лет будет предоставлен на льготных условиях под 2,5% годовых с льготным периодом 7 лет. Меморандум между ИБР и минэкономразвития Азербайджана о финансировании проекта был заключен в дек. 2004г. Общая стоимость реконструкции этого участка протяженностью 88,8 км. составляет 52,7 млн.долл. В софинансировании проекта также участвуют Азиатский банк развития, Саудовский фонд развития и правительство Азербайджана.

«В ближайшее время Саудовский фонд развития также вынесет на рассмотрение совета директоров вопрос о предоставлении кредита в 11 млн.долл. на строительство дороги Евлах-Гянджа. Азиатский банк обсудит этот вопрос не раньше II кв. т.г.», – отметил источник. Автодорога Евлах-Гянджа является частью автомагистрали от Баку до границы с Грузией. За период сотрудничества с ИБР с 1995г. Азербайджан получил кредиты почти на 73 млн.долл. Интерфакс, 9.2.2005г.

– Грузовые автомобили, прибывающие из Турции в Азербайджан сроком на 14 дней, будут освобождены от дорожного налога, сообщил министр экономического развития (МЭР) Азербайджана Фархад Алиев.

По его словам, в связи с этим подготовленный правительством документ был представлен в Милли меджлис на рассмотрение депутатов. Этот вопрос будет обсужден вместе с законом «О госбюджете» на 2005г. Ранее за каждый день пребывания грузовых автомашин в Азербайджане выплачивался налог в 20 долл., за неделю – 40, за 1 мес. – 140, за квартал – 400, за год – 1400 долл. Помимо этого взималась плата за уровень безопасности и тоннажа груза. По соглашению, достигнутому в ходе визита главы государства в Турцию, был определен льготный период для грузовых автомашин в 7 дней. ИА Regnum, 28.9.2004г.

– Кабмин Ирана одобрил предоставление Азербайджану кредита в 120 млн.долл. на строительство автодороги Баку-Астара (на границе с Ираном). Согласно сообщению посольства Ирана в Баку, кабмин Ирана поручил министерству транспорта этой страны подготовить технико-экономическое обоснование проекта строительства 240-километ-

ровой автодороги Астара-Сальян (30 км. от Баку), являющейся частью автодороги Баку-Астара. Участок автодороги Баку-Сальян был построен ранее. ИА Regnum, 7.8.2004г.

– Президент Азербайджана Ильхам Алиев в среду принял участие в открытии международного аэропорта в г.Нахичевань. Как сообщили в пресс-службе главы государства, постройка аэропорта осуществлена турецкой строительной компанией «Эренпорт». Его терминал имеет пропускную способность 300 чел. в час. Реконструкция заняла 1,5г. Стоимость проекта составила 40 млн.долл. Взлетно-посадочная полоса аэропорта теперь способна принимать все типы самолетов, в т.ч. и грузовые типа «Руслан». Как отметил Ильхам Алиев на церемонии открытия, все работы выполнены без привлечения инокапитала. «Росбалт», 13.5.2004г.

### Армения

– Природоохранные общественные организации, которые были против строительства автомобильной дороги Мегри-Шванидзор-Капан через Шикаогский заповедник, не сдержали своих обещаний. Об этом заявил министр транспорта и связи Армении Андраник Манукян, отметив, что международные и местные организации обещали предоставить средства, недостающие для строительства дороги в обход заповедника, но по сей день они ничего не предоставили.

**Еврокомиссия выделяет странам-участницам международного транспортного коридора Трасеса 13,5 млн. евро на реализацию проектов технического содействия, которые включены в программу Tacis/Traseca в 2006г. С учетом указанных проектов объем освоения средств в рамках программы Трасеса составит 157 млн. евро. Транспортный коридор Европа-Кавказ-Азия (программа Евросоюза Трасеса) соединяет Франкфурт (Германия) с Шанхаем (Китай). Участниками программы являются Азербайджан, Армения, Грузия, Болгария, Румыния, Украина, Молдавия, Турция, Казахстан, Узбекистан, Таджикистан и Киргизия. В апр. 2005г. страны-участницы одобрили принятие в программу Афганистана.**

**Интерфакс, 10.5.2006г.**

**Совет директоров Всемирного банка одобрил выделенный Азербайджану кредит в 200 млн.долл. для реконструкции двух автомагистралей. Главная цель проекта – снижение транспортных затрат и повышение доступа, транзита и обеспечение дорожной безопасности при прохождении по азербайджанским сегментам коридоров Восток-Запад и Север-Юг. Для этого намечена реконструкция отрезков магистрали Алят-Астара (азербайджанская) – Астара (иранская) и реабилитация дороги Баку-Сумгаит, которая является самым коротким путем к важным фермерским хозяйствам к западу от Баку.**

**ИА Regnum, 18.1.2006г.**

«Дорога уже строится в обход заповедника, по более трудному участку, и, по всей вероятности, потребуются дополнительные средства, которые готово предоставить правительство Армении», – отметил министр, добавив, что строительные работы автодороги Мегри-Шванидзор-Капан будут завершены в нояб. 2006г., и Армения будет иметь вторую качественную автомобильную дорогу, соединяющую ее с Ираном. Для строительства этой дороги в 2005г. уже было затрачено 6,4 млрд. драмов (14,2 млн.долл.). ИА Regnum, 23.3.2006г.

– Новую автодорогу Мегри-Капан на юго-востоке Армении, которая обеспечит круглогодичное автомобильное сообщение республики с Ираном, планируется сдать в эксплуатацию до 1 нояб. 2006г., сообщил министр транспорта и связи страны Андраник Манукян в парламенте. Он напомнил, что строительство дороги началось в 2005г. На эти цели из госбюджета было выделено 6,2 млрд. драмов.

А.Манукян сообщил, что в процессе строительства по требованию экологических организаций и общественности маршруты трассы пришлось несколько изменить. Ни одна из экологических организаций, пообещавших выделить средства для изменения маршрута трассы, не сдержала своего слова. По мнению министра, дорога будет введена в строй в установленные сроки.

Сметная стоимость строительства составляет 9 млрд. 260 млн. драмов. Новая автодорога сможет пропускать транспортные средства грузоподъемностью до 80 т. Уклон трассы не превышает 8 градусов, максимальная высота над уровнем моря – 1980 м.

Армению связывает с Ираном единственная автодорога, проходящая по Мегринскому перевалу высотой 2563 м. над уровнем моря, движение по которой в зимний период прекращается полностью или частично. Действующая дорога, уклон многих участков которой превышает 12 градусов, способна пропускать транспортные средства грузоподъемностью 36 т. Официальный курс на 22 марта – 449,87 драма/1 долл. Интерфакс, 22.3.2006г.

– Армению не воодушевляет идея эксплуатации альтернативной паромной переправы Поти-порт «Кавказ», поскольку это ослабляет мотивировку за действия абхазского участка железной дороги. Об этом заявил в Ереване вице-спикер армянского парламента, сопредседатель армяно-русской межпарламентской комиссии по сотрудничеству Ваан Ованнисян по итогам состоявшегося в Москве заседания комиссии.

По его словам, переправа грузов паромом, с экономической точки зрения, не оправдывает себя из-за высоких тарифов, установленных Россией. В свою очередь Россия также пожаловалась, что паромная переправа работает неэффективно по причине недостаточной загруженности, отметил армянский парламентарий. «В связи с этим наша делегация объяснила, что за 15 лет блокады

Армения нашла альтернативные пути перевозок. При этом мы подчеркнули, что в случае снижения тарифов на паромную переправу Потти-порт «Кавказ», она будет работать более эффективно и при полной загруженности. Наши позиции в этом вопросе совпали. Они приняли наши доводы, и данный вопрос в ближайшие дни, может, даже сегодня, будет представлен правительству России», – сказал Ваан Ованнисян. Об этом сообщает «Арминфо». ИА Regnum, 21.3.2006г.

## Афганистан

– 27 июля в провинции Кундуз на севере Афганистана официально завершилась программа по реставрации дорог длиной 232 км., которую осуществляло китайское предприятие. На церемонии открытия присутствовали президент Афганистана Хамид Карзай, посол Китая в Афганистане Лю Цзянь и представитель Всемирного банка, под эгидой которого шел ремонт. С конца 2003г., когда только началось строительство, китайские сотрудники столкнулись с рядом трудностей. 11 китайских рабочих погибли в результате атаки со стороны вооруженных боевиков 10 июня 2004г., после чего китайская сторона усилила меры безопасности и быстро возобновила строительные работы. Агентство Синьхуа, 3.7.2006г.

– Автомобилестроительная промышленная группа (АПГ) «Иран Ходроу» и афганская компания «Афган Отомобиль» подписали договор об условиях поставок в Афганистан иранской автомобильной техники, общая стоимость которой составляет 43,5 млн.долл.

Договор предусматривает, что АПГ «Иран Ходроу» поставит в Афганистан 3 тыс. легковых автомобилей «Саманд» и 220 автобусов и грузовиков. Поставки этих автомобилей начнутся в 1385 иранском году (21.3.06-20.3.07). Предполагается, что основная часть автомобилей «Саманд» будет использоваться в качестве такси в Кабуле, Герате и еще двух крупных городах Афганистана. Договор также предусматривает, что АПГ «Иран Ходроу» создаст на территории Афганистана сеть торговых салонов и центров сервисного обслуживания иранских автомобилей. Уже принята правительственная программа замены 4 тыс. старых автомобилей-такси в крупных городах Афганистана. ИА Regnum, 8.2.2006г.

– В присутствии официальных лиц Ирана и Афганистана прошла церемония сдачи в эксплуатацию моста, соединяющего две страны. Сдан в эксплуатацию мост, который обеспечил транспортное сообщение между Ираном и Афганистаном в районе пограничного перехода Милак. Стоимость проекта строительства моста, длина которого составляет 320 м., а ширина – 12 м., оценивается в 3 млн.долл. Ожидается, что с вводом в эксплуатацию нового моста увеличится товарооборот между двумя странами и откроется еще 1 транзитный пограничный переход между Ираном и Афганистаном. РИА «Новости», 20.11.2004г.

– По сообщению агентства «Ирна», крупная южнокорейская торговая компания взяла на себя обязательство по финансированию строительства 449 км. шоссейных дорог на севере Афганистана. Об этом говорится в заявлении министерства общественных работ Афганистана, распространенном 13 апр. т.г. в Кабуле. В заявлении отмечается, что стоимость этого проекта составляет 68,2 млн.долл. В рамках этого проекта будут построены шоссейные дороги Поли-Хумри-Мазари Шариф, Балх-Найбабад и Хайратон-Балх-Шибирган-Андхой. Эти шоссейные дороги позволят соединить Афганистан с республиками Центральной Азии, Ираном и Пакистаном. В Афганистане ведутся работы по восстановлению 3 тыс.км. шоссейных дорог. Iran.ru, 13.4.2004г.

## Вьетнам

– Государственный Банк Вьетнама и ADB подписали соглашение о предоставлении кредита на цели технического содействия в 6 млн.долл. в рамках проекта строительства скоростной магистрали «Ханой-Лаокай», входящей в «коридор» «Конминь-Хайфон» (Con Minh Hai Phong) региона Большого Меконга. Проект реализуется министерством транспорта Вьетнама.

Общая стоимость проекта 8 млн.долл., из которых 2 млн.долл. предоставляются правительством Вьетнама. Кредит ADB предоставляется за счет средств Азиатского Фонда Развития (ADF) на 32г. (8 лет льготных) под 1% годовых в льготный период и 1,5% в последующие годы.

Общие капиталовложения в глобальный проект составляют 620 млн.долл., из которых ADB предоставит 430 млн.долл. в 2007-08гг. Согласно первоначальному плану магистраль «Ханой-Лаокай» имеет протяженность 260 км. и включает участки «Ханой-Иенбай» (4 полосы) и «Иенбай-Лаокай» (2 полосы). www.economy.gov.ru, 20.1.2006г.

– ADB предоставит Вьетнаму кредит в 6 млн.долл. для разработки проекта скоростной дороги «Нойбай-Лаокай», включающего планирование и проектирование. Общая стоимость проекта технического содействия составляет 8 млн.долл., из которых 2 млн.долл. будут обеспечены за счет государственного бюджета Вьетнама.

Кредит предоставляется на 32г. (включая 8 лет льготных) под 1% годовых в льготный период и 1,5% в последующие годы. Распорядитель кредита – министерство транспорта и коммуникаций.

Участок длиной в 260 км. является частью скоростной дороги протяженностью 400 км. и стоимостью 620 млн.долл., связывающей г.Кунмин (пров.Юньань, Китай) с портом Хайфон. Дорога сократит время, затрачиваемое на движение от Лаокая до Ханоя, с требующихся сегодня десяти до трех часов. Будут созданы условия для повышения экономической активности населения соседних провинций, создания новых рабочих мест для населения, облегчен доступ к системам социального обеспечения. Ввод участка «Нойбай-Лаокай» в эксплуатацию планируется на 2008г. www.economy.gov.ru, 22.12.2005г.

– В 2006г. администрация Ханоя планирует вложить в реализацию двух проектов в сфере городского транспорта 14 трлн. донгов (875 млн.долл.). Первый проект – система городского железнодорожного транспорта, связывающая Ньон с железнодорожным вокзалом Ханоя, второй – городские кольцевые автомобильные дороги № 1 и № 2.

Железная дорога протяженностью 12,5 км. (9,6 км. – надземные пути и 2,9 км. – подземные) соединит Ньон через Каузиен, Майзыть, Каузэй, Кимма, Зянганминь, Катлинь и Куоктызам с ханойским вокзалом. Общая стоимость проекта 8,7 – трлн. донгов (540 млн.долл.). Железнодорожная ветка будет состоять из четырех участков: «Ньон – третье транспортное кольцо» – 5,5 км.; «Третье транспортное кольцо – посольство Швеции» – 4,1 км.; «Посольство Швеции – гостиница «Горизонт» – 1,3 км.; «Гостиница «Горизонт» – Ханойский вокзал» – 1,6 км.

Предполагаемые источники финансирования – ODA правительства Франции и привлечение правительственных бондов на 163 млн. евро. Предварительное ТЭО проекта железной дороги может быть утверждено правительством Вьетнама в I кв. 2006г., а строительство в этом случае начнется в III кв. 2006г. [www.economy.gov.ru](http://www.economy.gov.ru), 13.12.2005г.

– Азиатский банк развития (ADB) подписал пакет документов о предоставлении 95 млн.долл. в форме кредита и гранта на цели модернизации сети дорог в Центральном Вьетнаме и 15 млн.долл. в форме кредита на цели снижения уровня бедности.

**Совет директоров Европейского банка реконструкции и развития (ЕБРР) одобрил выделение Азербайджану кредита на 100 млн.долл. на проект модернизации и реконструкции участка автомобильной дороги Баку-граница России. На средства ЕБРР будет реконструирован участок дороги в 61 км. Общая протяженность автодороги от Баку до границы с РФ составляет 208 км., стоимость работ – 280 млн.долл.**

**Интерфакс, 29.6.2005г.**

**Новую автодорогу Мегри-Капан на юго-востоке Армении, которая обеспечит круглогодичное автомобильное сообщение республики с Ираном, планируется сдать в эксплуатацию до 1 нояб. 2006г.**

**Армению связывает с Ираном единственная автодорога, проходящая по Мегринскому перевалу высотой 2563 м. над уровнем моря, движение по которой в зимний период прекращается полностью или частично.**

**Интерфакс, 22.3.2006г.**

**27 июля в провинции Кундуз на севере Афганистана официально завершилась программа по реставрации дорог длиной 232 км., которую осуществляло китайское предприятие. Когда только началось строительство, 11 китайских рабочих погибли в результате атаки со стороны вооруженных боевиков 10 июня 2004г.**

**Агентство Синьхуа, 3.7.2006г.**

Средства в 94,5 млн.долл., предоставленные в форме кредита на 32г. (8 лет льготных) под 1,5% годовых (1%), предназначены для финансирования модернизации в 19 провинциях Центрального Вьетнама 1200 км. дорог, связывающих отдаленные сельские районы с провинциальными центрами. Остаток в 500 тыс.долл., предоставленный в форме гранта, как часть проекта, предназначен для оказания содействия жителям в доступе к отдаленным общинам.

Проект, планируемый к завершению в 2010г., оценивается в 138 млн.долл., из которых 32 млн.долл. предоставляются правительством Вьетнама, а 11 млн.долл. NDF (Nordic Development Fund). Кредит на цели снижения уровня бедности предоставлен на 24г. (8 льготных) под те же процентные ставки, что и первый. [www.economy.gov.ru](http://www.economy.gov.ru), 1.12.2005г.

## Германия

– С янв. по апр. 2006г. сборы за пользование немецкими автобанами (LKW-Maut), взимаемые с грузового транспорта массой более 7,5 т., составили 967 млн. евро, что на 6,1% превышает результаты за отчетный период пред.г. (911 млн. евро).

Министерство транспорта, строительства и городского развития Германии готовит распространение сбора за пользование автобанами на некоторые трассы федерального значения, не являющиеся автобанами. Речь идет о трех участках, идущих параллельно автобанам или позволяющих сократить путь. После введения LKW-Maut многие водители грузовиков стали использовать эти бесплатные дороги, что привело к увеличению потока, дополнительному загрязнению окружающей среды и многочисленным жалобам жителей прилегающих к этим дорогам кварталов. Кроме того, с 1 июля по 31 авг. 2006г. по субботам с 07:00 до 20:00 на 22 автобанах и 2 дорогах федерального значения будет запрещено движение грузового транспорта массой более 7,5 т. (или грузового транспорта с прицепом) в целях снижения загруженности дорог для проезда жителей Германии к месту отдыха. [www.economy.gov.ru](http://www.economy.gov.ru), 27.6.2006г.

– ОАО «РЖД» и германский Siemens подписали договор на поставку скоростных поездов и их техобслуживание на 600 млн. евро. Об этом говорится в сообщении Siemens. РЖД закупит у Siemens восемь высокоскоростных поездов типа Velaro RUS и возьмет на себя их техническое обслуживание в течение 30 лет. Скоростные поезда, движущиеся со скоростью 250 км./ч., предполагается использовать в первую очередь на линии Москва – Санкт-Петербург в конце 2009г., а затем на линии Москва-Нижний Новгород.

Общая длина электропоездов, состоящих из 10 вагонов каждый, составит 250 м. Каждый поезд рассчитан на перевозку 600 пассажиров. Подвижной состав рассчитан на принятую в России широкую колею (1520 мм.) и будет на 33 см. шире используемых в Германии ICE 3. Производство этих



поездов будет осуществлено в Германии. Предусматривается локализация сборочных операций. Последние поезда будут поставлены до конца 2010г. Поезда Velaro RUS базируются на платформе Siemens для высокоскоростных поездов Velaro, разработка которых началась с ICE 3 для немецких железных дорог. Прайм-ТАСС, 19.5.2006г.

– Россия и Германия намерены в 2007г. начать железнодорожно-паромные грузовые перевозки через порты двух стран. Об этом сообщила сегодня пресс-служба минтранса, подчеркнув, что данный вопрос обсуждался на встрече министров транспорта РФ и ФРГ – Игоря Левитина и Вольфганга Тиффензее в рамках межгосударственных консультаций в Томске. В 2006г. планируется подготовить договорную базу по перевозке грузов в прямом сообщении через порты Усть-Луга – Балтийск (Россия) и порты Германии, а в начале 2007г. – подписать соглашение о российско-германском сотрудничестве по реализации проекта.

По этому вопросу будет создана соответствующая рабочая группа. Ее первое заседание запланировано провести во время июньского международного экономического форума в Санкт-Петербурге. Встреча будет посвящена вопросам реализации в РФ проектов транспортной инфраструктуры на условиях государственно-частного партнерства. Стороны решили расширить сотрудничество в рамках Европейской конференции министров транспорта (ЕКМТ) и Комитета по внутреннему транспорту Европейской экономической комиссии ООН. Российская сторона совместно с Германией выступила инициатором реформирования ЕКМТ, придания ей статуса «Транспортного Давоса». Поддержано предложение ФРГ о проведении первого подобного форума в Германии в 2008г. Прайм-ТАСС, 27.4.2006г.

– ОАО «Российские железные дороги» (РЖД) и Немецкая железная дорога (Deutsche Bahn AG, DB AG) создадут совместное предприятие в области организации грузовых перевозок. Заявление о создании СП подписали в четверг в Томске в рамках российско-германского саммита президент ОАО «РЖД» Владимир Якунин и председатель правления DB AG Хартмут Медорн.

«Целью совместного предприятия станет освоение возможностей рынка грузовых перевозок в сообщении Восточная Азия-Китай-Россия-Западная Европа и в обратном направлении», – уточняется в сообщении РЖД. Предметом деятельности нового СП станет создание и продвижение транспортных и логистических услуг по перевозке и обработке грузов между Россией и Западной Европой (включая Балтию), а также в Азию и обратно.

Совместное предприятие будет определять потребности клиентов (особенно на территории Азии), разрабатывать и продвигать на рынок конкурентоспособные услуги, осуществлять договорную работу с клиентами и сторонними поставщиками дополнительных услуг, отмечается в сообщении РЖД.

Главной же задачей СП станет предоставление комплексной транспортной услуги, т.е. обеспечение полного логистического обслуживания грузов в процессе транспортировки (включая использование распределительных терминалов в узловых пунктах России, выдачу сопроводительных документов в различных странах, сопровождение перевозок посредством информационных систем) и предоставление дополнительных услуг.

Местонахождение совместного предприятия, его организационно-правовая форма и применимое право, а также участие сторон в капитале СП будут определены в дальнейшем – в рамках разработки бизнес-модели будущего предприятия. Размер обеспечения капиталом совместного предприятия будет определен в соответствии с показателями бизнес-плана.

В ближайшее время стороны создадут совместную рабочую группу для разработки модели предприятия, технико-экономического обоснования СП и бизнес-плана, учредительных документов. По мнению Якунина и Медорна, разработка и согласование документов могут быть завершены к началу 2007г.

«Мы полагаем, что совместно разработанная ОАО «РЖД» и DB AG рыночная стратегия позволит привлечь новые группы клиентов в грузовые железнодорожные перевозки, а интегрированные логистические концепции будут соответствовать растущим требованиям клиентов. Сегодня мы уже можем говорить о транспортировке грузов через всю Евразию, вот почему для нас так важны устойчивые и долгосрочные взаимоотношения с Немецкой железной дорогой», – приводятся в пресс-релизе слова Якунина.

«Железные дороги должны играть основную роль в развитии наземного транспортного сообщения между Европой, странами Ближнего и Среднего Востока и Азиатско-Тихоокеанского региона, они значительно быстрее и надежнее, чем автомобильные перевозки», – отметил в свою очередь глава DB AG Медорн.

Он выразил надежду, что благодаря СП удастся привлечь больше грузов для перевозки железнодорожным транспортом, что станет «еще одним значительным шагом на пути создания сухопутного маршрута между Европой и странами АТР, конкурентного морскому транспорту». РИА «Новости», 27.4.2006г.

– Первый контейнерный поезд отправится в ночь со среды на четверг по маршруту Берлин-Варшава-Минск-Москва. В конечный пункт на Белорусский вокзал российской столицы он прибудет 20 нояб. Как сообщили в правлении «Дойче Бан», участниками этой поездки станут руководители железных дорог Германии, России, Польши и Белоруссии, в т.ч. президент ОАО «РЖД» Владимир Якунин. По словам собеседника агентства, основной смысл запускаемого в содружестве четырех государств проекта – «снизить с учетом растущего объема торговли этих стран все увеличивающиеся на-

грузки на грузовые перевозки по автомобильным дорогам».

При этом он признал, что «сейчас дорогостоящие и длительные бюрократические процессы, а также таможенные формальности на всех границах во многом препятствуют быстрым и надежным перевозкам грузов между Западом и Востоком». «Участие в демонстрационной поездке руководителей железнодорожных ведомств всех четырех стран позволит на самом высоком уровне оперативно решить проблемы, которые могут возникнуть в ходе отлаживания нового вида международных грузоперевозок», – сказал представитель «Дойче Бан».

Особую сложность, по его словам, представляет «согласование единого пакета документов при прохождении таможенных процедур». «Участники поездки не только проанализируют варианты оптимальной организации движения поезда, но и смогут оперативно разработать межведомственную программу по совершенствованию движения», – сказав пресс-службе РЖД. О результатах «эксперимента» российские участники поездки расскажут в Москве 20 нояб., отметили в пресс-службе РИА «Новости», 16.11.2005г.

– Легковые автомобили из Германии будут возить напрямую в Россию, а не через Финляндию. Об этом заявил начальник морской администрации порта Санкт-Петербурга Петр Паринов на церемо-

нии открытия паромной линии, связывающей Петербург с германскими портами. По его словам, ежегодно в Россию поступает 500 тыс. автомобилей, как правило, они идут через порты Финляндии. Открытие паромной линии позволит осуществлять импорт грузов прямым путем из портов Германии в Россию. Паром отправится в первый рейс по маршруту Бременхафен-Куксхафен-Хельсинки-Хамина-Петербург. Управляет линией японская группа компаний K-Line (Kawasaki Kisen Kaisha).

На линии используется грузовой паром Volga Highway «Волга Хайуэй» – судно типа RO-RO с возможностью погрузки до 600 ед. легковых автомобилей. Его цена составляет 20 млн.долл. На первых порах теплоход будет заходить в Петербург раз в неделю по пятницам и разгружаться на территории ОАО «Петролеспорт». Там же будет производиться таможенное оформление перевозимых товаров и транспортных средств. До конца года компания планирует запустить на этой линии еще 1 или 2 парома вместимостью 600-700 легковых автомобилей. После запуска дополнительных паромов, по словам гендиректора ЗАО «Инфлот Волд Вайд» (официальный агент компании K-Line в России) Игоря Глухова, ежемесячный объем перевозок на этой линии достигнет 3 тыс. автомобилей. В первый рейс теплоход отправился загруженный менее чем на 20%. По словам главного менеджера K-Line Андрея Самойлова, тарифы на перевозку автомобилей еще не опубликованы, срок окупаемости линии неизвестен. Он считает, что цена доставки одного автомобиля из Германии в Петербург в 500 евро вполне конкурентоспособная.

В группу компаний K-line входит компания Kess (K-line European Sea Highway Services), основанная в июле 2003г. и оперирующая в регионе Балтийского и Северного морей 7 судами общей вместимостью до 700-900 ед. техники. Kess – одна из крупнейших компаний на рынке морских перевозок автомобилей и техники в Европе. Она лидирует как по количеству перевезенного груза, так и по качеству обслуживания. Основными клиентами компании являются всемирно известные производители, такие, как BMW, Chrysler, Ford, Gefco, Mazda, Opel, Porche, Renault, Toyota, Volkswagen. Являясь частью группы K-Line, Kess имеет возможность комбинировать транспортировку автомобилей и грузов типа RO-RO в любые регионы. ИА «Росбалт», 8.4.2005г.

– Консорциум германских компаний Dikaz, в который входят концерны ThyssenKrupp и DaimlerChrysler, разрабатывает крупный проект по развитию транзитной инфраструктуры Казахстана. Проект был представлен на презентации в Астане. Вице-президент германской консалтинговой компании Cargemini Deutschland Holding, которая входит в консорциум Dikaz, Ярослав Пиалек (Jaroslav Pialek) в перерыве презентации сообщил, что Германия рассматривает Казахстан как центр транзитного сообщения между Европой и Азией, и консорциум намерен содействовать развитию всех

**Государственный Банк Вьетнама и ADB подписали соглашение о предоставлении кредита на цели технического содействия в 6 млн.долл. в рамках проекта строительства скоростной магистрали «Ханой-Лаокай», входящей в «коридор» «Конминь-Хайфон» (Con Minh Hai Phong) региона Большого Меконга. Проект реализуется министерством транспорта Вьетнама.**

**Общие капиталовложения в глобальный проект составляют 620 млн.долл., из которых ADB предоставит 430 млн.долл. в 2007-08гг. Согласно первоначальному плану магистраль «Ханой-Лаокай» имеет протяженность 260 км. и включает участки «Ханой-Иенбай» (4 полосы) и «Иенбай-Лаокай» (2 полосы).**

**www.economy.gov.ru, 20.1.2006г.**

**В 2006г. администрация Ханоя планирует вложить в реализацию проектов в сфере городского транспорта 14 трлн. донгов (875 млн.долл.). Железная дорога протяженностью 12,5 км. (9,6 км. – надземные пути и 2,9 км. – подземные) соединит Ньон через Каузиен, Майзыть, Каузэй, Кимма, Зянганминь, Катлинь и Куоктызам с ханойским вокзалом. Общая стоимость проекта – 8,7 трлн. донгов (540 млн.долл.). Железнодорожная ветка будет состоять из четырех участков: «Ньон-третье транспортное кольцо» – 5,5 км; «Третье транспортное кольцо-посольство Швеции» – 4,1 км; «Посольство Швеции-гостиница «Горизонт» – 1,3 км; «Гостиница «Горизонт»-Ханойский вокзал» – 1,6 км.**

**www.economy.gov.ru, 13.12.2005г.**

видов инфраструктуры Казахстана, включая энергетическую и транспортную, а также инфокоммуникаций, аэропортов и трубопроводов.

Я.Пиалек отметил, что представители консорциума Dikaz по итогам презентации планируют подписать с заинтересованными ведомствами Казахстана меморандум о намерении реализовать проект, в котором будут определены сроки и этапы его осуществления. Ожидается, что проект будет реализован в 2006-10гг. Вице-президент Cargemini Deutschland отметил, что Dikaz и министерство транспорта и коммуникаций Казахстана в фев. 2005г. подписали соглашение о реализации инфраструктурного проекта и создании рабочих групп для разработки конкретных мероприятий. Предполагается, что в проекте примут участие 6 министерств и ведомств Казахстана и курируемые этими ведомствами предприятия. Во II пол. т.г. будет рассматриваться возможность участия в проекте компаний из России и Китая. Интерфакс, 17.3.2005г.

## Индия

– Новейший, самый скоростной, экспресс Индии, развивающий до 150 км. в час, отправится из Нью-Дели в Агру, сообщило министерство железнодорожного транспорта. Новый поезд доставит пассажиров из индийской столицы до Агры с ее всемирно известной «жемчужиной» архитектуры, мавзолеем Тадж-Махал, за 2 часа. Построенный в Индии экспресс разработан на основе существующей немецкой модели и имеет повышенную комфортность. У него эффективная в сравнении с предыдущими электровозами тормозная система, а также специальная буферная блокировка, способная снизить последствия столкновения с другим составом. И еще одна приятная особенность – в экспрессе будет работать буфет, что редко встречается в индийских поездах. Экспресс Дели-Агра будет ходить ежедневно, за исключением пятницы – дня, когда Тадж-Махал закрыт для публики. РИА «Новости», 15.2.2006г.

– Жители десятиmillionной индийской столицы в канун Нового года получают ощутимый для жизни города подарок – третью ветку метрополитена протяженностью 23 км. Ровно в шесть утра по местному времени открывается регулярное движение поездов, которые всего за 40 мин. преодолеют 22 станции. Строительство третьей линии велось три года. Правительство полагает, что пуск новой ветки на 30% сократит вредные выбросы от использования общественного и частного автотранспорта, т.к. большинство делителей предпочтут комфортное подземное движение без пробок.

Подземный город Нью-Дели представляет собой образец общественного транспорта – мраморные полы всегда начищены, холлы станций украшены цветами в горшках. Каждого входящего проверяют на раме металлоискателя, после этого его персонально обыскивают представители службы безопасности. Делийским метро пользуются, в основ-

ном, привилегированные классы, т.к. билеты по местным меркам достаточно дороги. Возможно, именно по этой причине здесь нет ни нищих, ни попрошаек. РИА «Новости», 31.12.2005г.

– 20-21 окт. 2005г. в Нью-Дели (впервые за пределами Европы) состоялось заседание исполкома Международного союза железных дорог (UIC), имеющего штаб-квартиру в Париже и объединяющего 170 железнодорожных организаций всего мира. В работе Исполкома принял участие президент ОАО «Российские железные дороги» В.И.Якунин.

20-21 окт. 2005г. в Нью-Дели состоялось 3 заседание координационного совета Международного транспортного коридора «Север-Юг», в работе которого приняли участие представители Индии, России, Ирана, Армении, Азербайджана, Беларуси, Казахстана и Таджикистана. Российскую делегацию возглавлял замминистра транспорта России С.А.Аристов. www.economy.gov.ru, 27.10.2005г.

– Для активизации торговли Китая и Индии в пров.Юньнань (Юго-Западный Китай) начинается реконструкция китайского участка автотрассы Китай-Мьянма-Индия. Автотрасса была построена по инициативе американского генерала Джозефа Стивелла в 40гг. для снабжения Китая стратегическими грузами в годы сопротивления японской агрессии. В провинции интенсивно идут подготовительные работы. Окончательный проект реконструкции автотрассы будет готов к концу этого месяца.

По итогам 2004г. товарооборот между Китаем и Индией вырос на 80% по сравнению с 2003гг. и достиг 13,6 млрд.долл. США. Одновременно внешний товарооборот между пров.Юньнань и Индией превысил 100 млн.долл. США.

Реконструкция автодороги, которую также называют «дорогой Стивелла», сделает быстрым и удобным сообщение между пров.Юньнань и Индией. Несмотря на то, что после Второй мировой войны некоторые участки дороги и автодорожные мосты оказались разрушены, торговля между населением приграничных районов Китая, Мьянмы и Индии не прерывалась ни на один день. Синьхуа, 11.4.2005г.

– Для финансирования проекта «золотой четырехугольник» (строительство автомагистрали Дели-Калькутта-Ченнаи-Мумбаи-Дели протяженностью 6 тыс.км.) и проекта строительства сети городского транспорта в г.Мумбаи Индии предоставлены займы от Азиатского банка развития в 313,6 млн.долл., от Международного банка реконструкции и развития – 463 млн.долл. и от Международной ассоциации развития – 62,5 млн. SDR соответственно. www.economy.gov.ru, 13.12.2004г.

– Семь государств Южной и Юго-Восточной Азии примут участие в обсуждении строительства трансазиатской железной дороги. 20 сент. представители семи государств Южной и Юго-Восточной Азии обсудят планы строительства трансазиатской ж/д магистрали, которая пройдет через территории Таиланда, Камбоджи, Мьянмы и соединит Индию и Вьетнам.

Встреча пройдет в индийском г.Нью-Дели (New Delhi). В ней примут участие представители Бангладеш, Индии, Мьянмы, Шри-Ланки, Таиланда, Бутана и Непала – стран, входящих в субрегиональную группу по экономическому сотрудничеству (BIMST-EC). Идея строительства трансасиатской ж/д магистрали была впервые предложена в 1992г. на заседании Комитета ООН по экономическому и социальному развитию в Азиатско-Тихоокеанском регионе. Предполагалось, что ж/д линия протяженностью 10 тыс. км. свяжет столицы Вьетнама и Британии.

На первой стадии проекта предусматривалось проложить линию между Вьетнамом и Индией, а на второй стадии – связать Индию с Европой через территории Пакистана, Ирана и Турции. По ряду причин осуществление проекта было отложено на более поздние сроки. По мнению руководства ООН, эта магистраль поможет развитию торговли, туризма и улучшит отношения между государствами в регионе. В июле 2004г. правительства Индии и Мьянмы подписали меморандум о взаимопонимании по возобновлению ж/д движения. Мьянма является транспортным мостом между Индией и государствами Юго-Восточной Азии. [www.economy.gov.ru](http://www.economy.gov.ru), 20.9.2004г.

– Осуществлен первый за последние 2г. коммерческий авиарейс между г.Лахор в восточной

части Пакистана и индийским г.Нью-Дели. Полет совершили 42 пассажира на самолете авиакомпании Pakistan International Airlines. Возобновление воздушного сообщения между Индией и Пакистаном дает надежду на улучшение отношений между этими соперничающими между собой ядерными державами и является одним из первых шагов в направлении мирного урегулирования конфликта, решение о котором совместно приняли Исламабад и Дели. ИА «Росбалт», 2.1.2004г.

## Иран

– Иранская компания «Пассилмо» разработала технико-экономическое обоснование (ТЭО) 4-полосной автомобильной дороги Алят-Астара, работа над проектом продолжается. Об этом сообщили в пресс-службе министерства транспорта, отметив, что строительство дороги будут совместно финансировать Всемирный банк, Азиатский банк развития и правительство Азербайджана. В связи с этим со Всемирным банком подписан меморандум. Для начала строительных работ на участке дороги Алят-Еникенд (22 км.) в этом году при поддержке ВБ разрабатывается рабочий проект. ИА Regnum, 26.4.2006г.

– В 1384 иранском году (21.3.05-20.3.06) через территорию Ирана было перевезено 9 069 тыс.т. транзитных грузов стоимостью 12 096 млн.долл., что на 7% по весу меньше и на 14,2% по стоимости больше, чем в пред.г. Об этом сообщает агентство «Ирна» со ссылкой на отдел общественных связей таможни Ирана. В указанный период через территорию Ирана было перевезено 5 037 тыс.т. топлива, что на 0,9% меньше, чем в пред.г., и 4 033 тыс.т. альтернативных «нефтефтяных» грузов, в числе которых основное место занимали автомобили и продовольственные товары.

Основными грузоотправителями (по весу) транзитных грузов были Казахстан (2 501 тыс.т., 27,6%), Туркменистан (1 962 тыс.т., 21,6%), ОАЭ (1 073 тыс.т., 11,8%), Узбекистан (763,7 тыс.т., 8,4%) и Россия (615,4 тыс.т., 6,8%). При этом основными грузополучателями (по весу) транзитных грузов были ОАЭ (48,3%), Афганистан (8,7%), Ирак (8,3%), Турция (8,1%) и Япония (5,9%).

Основная часть прибывших в Иран транзитных грузов была оформлена на таможнях Амирабад (пров.Мазендеран), Шахид Раджаи (Бендер-Аббас), Серахс (пров.Хорасане-Разави), Базерган (пров.Западный Азербайджан) и Астара (пров.Гилян), а отправленных из Ирана транзитных грузов – на таможнях Харк (нефтяной порт в Персидском заливе), Шахид Раджаи, Хосрови (пров.Керманшах), Догарун (пров.Хорасане-Разави) и Астара. ИА Regnum, 19.4.2006г.

– В 1384 иранском году (21.3.05-20.3.06) таможня иранского г.Астара, граничащего с одноименным городом Азербайджана, оформила прохождение 867 847 т. международных транзитных грузов стоимостью 1 183 861 тыс.долл. Об этом агентству ISNA сообщил начальник таможни Аста-

**Азиатский банк развития (ADB) подписал пакет документов о предоставлении 95 млн.долл. в форме кредита и гранта на цели модернизации в 19 провинциях Центрального Вьетнама 1200 км. дорог, связывающих отдаленные сельские районы с провинциальными центрами. Проект, планируемый к завершению в 2010г., оценивается в 138 млн.долл.**

[www.economy.gov.ru](http://www.economy.gov.ru), 1.12.2005г.

**ОАО «РЖД» и германский Siemens подписали договор на поставку скоростных поездов и их техобслуживание на 600 млн. евро. Об этом говорится в сообщении Siemens. РЖД закупит у Siemens восемь высокоскоростных поездов типа Velaro RUS и возьмет на себя их техническое обслуживание в течение 30 лет. Скоростные поезда, двигающиеся со скоростью 250 км./ч., предполагается использовать в первую очередь на линии Москва-СПб в конце 2009г., а затем на линии Москва-Нижний Новгород.**

Прайм-ТАСС, 19.5.2006г.

**Легковые автомобили из Германии будут возить напрямую в Россию, а не через Финляндию. Ежегодно в Россию поступает 500 тыс. автомобилей, как правило, они идут через порты Финляндии. Открытие паромной линии позволит осуществлять импорт грузов прямым путем из портов Германии в Россию. Паром отправится в первый рейс по маршруту Бременхафен-Куксхафен-Хельсинки-Хамина-Петербург. Управляет линией японская группа компаний K-Line (Kawasaki Kisen Kaisha).**

ИА «Росбалт», 8.4.2005г.

ры, добавив, что это на 61% по весу и 6,8% по стоимости больше, чем за пред.г. ИА Regnum, 18.4.2006г.

– До конца года будет введено в эксплуатацию новое транзитное шоссе Тебриз-Тегеран. Об этом, как сообщает агентство «Ирна», в ходе заседания Административного совета губернии Миане провинции Восточный Азербайджан ИРИ сообщил депутат Собрания исламского совета ИРИ от этой губернии Бохлуд Хосейни. По его словам, старое шоссе проходило прямо через город, что положительно сказывалось на социально-экономическом и даже культурном развитии города. Новое шоссе пройдет в 50 км. от г.Миане, что отрицательно скажется на торговле и занятости населения. По мнению Хосейни, администрация провинции должна принять необходимые меры для компенсации этих экономических потерь.

Другой депутат Мехди Хашеми в своем выступлении отметил, что губерния имеет большой экономический потенциал. По его словам, в большинстве регионов страны отмечается спад строительства, а в Миане ведутся активные строительные работы. В то же время эта губерния нуждается в государственных инвестициях со стороны администрации провинции для развития промышленности и производства. В качестве примера эффективной работы государственной администрации он привел Турцию, где успешно решаются вопросы безработицы и инфляции.

В Иране ведется поэтапная реконструкция северного автомобильного транзитного шоссе, которое соединяет пограничный переход Базерган на ирано-турецкой границе с основными пограничными переходами Серахс на ирано-туркменской границе и Догарун – на ирано-афганской границе. Длина этого шоссе составляет более 2 тыс.км. В перспективе все это шоссе будет многорядным и скоростным, а на основных участках будут построены газозаправочные станции и установлены контрольные счетчики автотранспорта. Уже сейчас большегрузные автомобили проходят весь маршрут менее, чем за двое суток. ИА Regnum, 12.4.2006г.

– Вопрос о транзите российских грузов через Иран является лишь вопросом времени. В ходе прошедшей 14 сент. встречи председателя комитета Госдумы по энергетике, транспорту и связи Валерия Язева и посла Ирана в России Голамреза Ансари было высказано предложение провести российско-иранскую встречу по перспективам транспортного коридора «Север-Юг». Недавно этот вопрос уже рассматривался комитетом при обсуждении развития Астраханского транспортного узла, где отмечалась необходимость поиска совместных решений с иранской стороной. Об этом сообщили в пресс-службе комитета 15 сент.

Доставка груза традиционным маршрутом, например, из Индии, сейчас занимает более 30 дней. Путь через Иран сокращает транспортировку до 14-18 суток. По словам г-на Ансари, правительство Ирана вложило значительные средства в обустрой-

ство портов и модернизацию автомобильных и железных дорог, что открывает хорошие возможности для открытия грузопотоков из России.

Иранский посол выразил большую заинтересованность в сотрудничестве двух стран в сфере добычи и транспортировки нефти и газа, ядерной энергетики. Сотрудничество и координация усилий наших стран в нефтегазовой сфере имели бы большое значение, достаточно вспомнить, что совокупные запасы России и Ирана по природному газу составляют половину от мировых, считает Валерий Язев. Он подчеркнул, что необходимая законодательная база для взаимодействия есть. Энергетическую программу Ирана, которая предусматривает введение до 2020г. 20 тыс.мвт., произведенных на атомных станциях, председатель комитета оценил как очень масштабную и дальновидную. ИА Regnum, 16.9.2005г.

– Иран и Турция возобновили переговоры о запуске новой железной дороги, связывающей эти две страны. Магистраль предназначена для транзита, а также для пассажирских перевозок по маршруту Тегеран-Стамбул. Иран и Турция также согласились установить контроль над транзитом и открыть новые возможности для восстановления двусторонней торговли. Стороны, в частности, пришли к согласию в необходимости избавления от правил, тормозящих взаимный импорт и экспорт. Партии товаров весом более 1 тыс.т. будут досматриваться на ирано-турецкой границе, а образцы товара высылаться в Тегеран и Анкару для проверки.

Объем приграничной торговли между Ираном и Турцией снизился за последний период на 15 млн.дол. от установленных 100 млн.дол. Тем не менее, торговый оборот между двумя странами за первые пять месяцев 2005г. превысил 1,4 млрд.дол., что на 55% больше аналогичного показателя того же периода пред.г. ИА Regnum, 21.7.2005г.

– Министр жилищного строительства и городского благоустройства ИРИ Али Абдоллазидаде и глава минтранса Сирии Макрам Обейд обсудили вопросы двустороннего сотрудничества в рамках международного транспортного коридора (МТК) «Север-Юг», а также перспективы реализации проекта международного железнодорожного транспортного коридора «Запад-Восток».

В ходе встречи в Дамаске стороны договорились о проведении второго заседания Совместного ирано-сирийского транспортного комитета через 2 мес. в столице Сирии. На этом заседании планируется рассмотрение вопроса о взаимной отмене дорожных сборов с грузовиков за проезд по территории Ирана и Сирии. В ходе этой встречи Макрам Обейд сообщил, что иранская вагоностроительная компания «Вагон Парс» успешно выполняет свои обязательства по ремонту сирийских грузовых вагонов, в т.ч. железнодорожных цистерн. Глава минтранса Сирии также пригласил Иран принять участие в международном конкурсе на строительство международного аэропорта в северо-восточной части Сирии. ИРНА, 21.6.2005г.

## Казахстан

– Казахстанско-британская авиакомпания «Эйр Астана» планирует провести первичное публичное размещение акций (IPO) на Лондонской фондовой бирже. «Мы обсудили с президентом (Казахстана – ИФ) и пришли к выводу, что необходимо произвести первоначальное размещение акций «Эйр Астана», – заявил советник председателя правления британской BAE Systems (акционер авиакомпании) Ричард Эванс журналистам в пятницу в Астане после встречи с главой Казахстана Нурсултаном Назарбаевым.

Информированный источник в компании «Эйр Астана» сообщил агентству «Интерфакс-Казахстан», что IPO планируется провести на Лондонской фондовой бирже, о чем достигнута принципиальная договоренность между акционерами авиаперевозчика. При этом он не уточнил объемов и сроков проведения IPO. Правительству Казахстана принадлежит 51% акций «Эйр Астана», BAE Systems – 49% акций. Интерфакс, 26.5.2006г.

– Президент Казахстана Нурсултан Назарбаев расценивает свой визит в Россию 20 мая 2006г. как «важный и прорывной». «Уверен, что этот визит в Россию был очень важным, продуктивным и прорыв-

ным по нескольким причинам», – заявил Назарбаев в интервью казахстанским СМИ, сообщили в пресс-службе администрации президента Казахстана.

«Во-первых, мы завершили большой и продолжительный разговор по тарифам для наших грузов, которые проходят через российскую территорию», – отметил Назарбаев. «Раньше тарифные ставки для наших железнодорожников были в два-три раза больше, чем у нас в Казахстане, сегодняшняя договоренность фактически уравнила данные тарифы, что особенно важно для таких грузов, как уголь, зерно, руда и металлы», – сказал он. «Думаю, что это очень большое и важное достижение», – отметил президент Казахстана.

«Во-вторых, мы достигли договоренности о грузоперевозках морским транспортом от Актау через Астрахань в Махачкалу, это принципиально новая возможность», – продолжил глава Казахстана. «В-третьих, впервые нами решен вопрос контейнерной транспортировки через Китай и Казахстан в Россию и далее в Европу», – сказал он. «Можно сказать, от Тихого океана до Европы через территорию Казахстана будет обеспечена контейнерная перевозка грузов, что имеет огромное значение для нас, как транзитного государства и для наших грузов в целом», – подчеркнул Назарбаев.

Кроме того, напомнил глава Казахстана, на встрече в Сочи была достигнута договоренность о переработке казахстанского газа на территории России. «Мы договорились с российской стороной о строительстве второй очереди газоперерабатывающего завода в Оренбурге, который будет строиться по системе совместного предприятия с владением 50 на 50», – сказал Назарбаев. «Мы экономим большие деньги на переработке газа. Если бы мы построили собственный завод, это обошлось бы нам в 1,5-2 млрд.дол., а стоимость переработки была бы в два раза больше, чем на заводе в Оренбурге», – отметил Назарбаев.

Еще одной важной договоренностью, достигнутой в ходе состоявшегося визита, Назарбаев назвал вопрос расширения Каспийского трубопроводного консорциума. «Сейчас мы транспортируем 23 млн.т., расширение КТК увеличит эту цифру до 35, а в дальнейшем – до 60 млн.т.», – пояснил он.

«Этот вопрос был предметом переговоров несколько лет, сейчас же позиции Казахстана и России по нему едины. Я думаю, нас поддержат и зарубежные инвесторы», – отметил глава Казахстана.

Кроме того, сказал Назарбаев, «президент России Владимир Путин подтвердил свое намерение принять участие в Совещании по взаимодействию и мерам доверия в Азии, которое состоится 17 июня». «Также планируется наше совместное участие в церемонии пуска первого казахстанского спутника KazSat 18 июня на Байконуре и традиционной встрече губернаторов, которая состоится осенью в Уральске», – добавил он.

«Все это свидетельствует об углублении наших взаимоотношений, особенно в области экономиче-

**Новейший, самый скоростной, экспресс Индии, развивающий до 150 км. в час, отправится из Нью-Дели в Агру. Новый поезд доставит пассажиров из индийской столицы до Агры с ее всемирно известной «жемчужиной» архитектуры, мавзолеем Тадж-Махал, за 2 часа. Построенный в Индии экспресс разработан на основе существующей немецкой модели и имеет повышенную комфортность.**

**РИА «Новости», 15.2.2006г.**

**Жители 10-миллионной индийской столицы в канун Нового года получают ощутимый для жизни города подарок – третью ветку метрополитена протяженностью 23 км. Открывается регулярное движение поездов, которые за 40 мин. преодолеют 22 станции. Строительство третьей линии велось три года. Правительство полагает, что пуск новой ветки на 30% сократит вредные выбросы от использования общественного и частного автотранспорта, т.к. большинство делителей предпочтут комфортное подземное движение без пробок.**

**РИА «Новости», 31.12.2005г.**

**Для финансирования проекта «золотой четырехугольник» (строительство автомагистрали Дели-Калькутта-Ченнаи-Мумбаи-Дели протяженностью 6 тыс.км.) и проекта строительства сети городского транспорта в г.Мумбаи Индии предоставлены займы от Азиатского банка развития в 313,6 млн.долл., от Международного банка реконструкции и развития – 463 млн.долл. и от Международной ассоциации развития – 62,5 млн.долл.**

**www.economy.gov.ru, 13.12.2004г.**

ской интеграции», – заключил глава Казахстана. РИА «Новости», 22.5.2006г.

– Премьер-министр Казахстана Даниал Ахметов считает, что темпы интеграции на евразийском пространстве должны быть более интенсивными. «На наш взгляд, динамика развития интеграционных процессов на евразийском пространстве могла бы быть более интенсивной», – заявил казахстанский премьер, выступая на заседании межгосударственного совета ЕврАзЭС на уровне глав правительств в пятницу в Минске.

«Нам не удалось в установленные сроки сформировать Базовый перечень Общего таможенного тарифа трех государств – Беларуси, Казахстана и России, что в свою очередь тормозит создание в 2006г. Таможенного союза Сообщества», – подчеркнул Д.Ахметов, текст выступления которого распространила пресс-служба премьера.

«Не получает должного развития тема создания Транспортного союза», – констатировал Д.Ахметов. «Необходима практическая реализация Соглашения о Евразийских транспортных коридорах, что позволит перевозчикам наших стран осуществлять доставку транзитных грузов по кратчайшим маршрутам и с наименьшими транспортными издержками», – отметил премьер.

По его мнению, не в полной мере используется транзитный потенциал государств ЕврАзЭС. «Достаточно сказать, что чуть более 1% товарооборота между Западной Европой и Юго-Восточной Азией (который достигает, по некоторым оценкам, 300 млрд.долл.) осуществляется через территорию стран Сообщества», – сказал глава правительства Казахстана.

«ЕврАзЭС, – заметил Д.Ахметов, – может стать привлекательной моделью для других государств, когда в нем установлены особые, льготные для членов Сообщества режимы, в т.ч. и в сфере доставки грузов». В ЕврАзЭС входят Белоруссия, Казахстан, Киргизия, Россия, Таджикистан и Узбекистан. Интерфакс, 19.5.2006г.

– Инвестиции в строительство в Казахстане железной дороги Жезказган-Саксаульское-Шалкар-Бейнеу составят около 1,5 млрд.долл., сообщил министр транспорта и коммуникаций республики Аскар Мамин на встрече с членами комитета верхней палаты парламента по региональному и отраслевому развитию в Астане в понедельник.

«Сегодня мы ведем переговоры с инвесторами о строительстве железной дороги Жезказган-Саксаульское-Шалкар-Бейнеу протяженностью 1 тыс.км. и стоимостью почти 1,5 млрд.долл. Уже готово предварительное ТЭО данного проекта», – сказал министр. По его словам, ряд инвесторов проявил большой интерес к участию в данном проекте. Финансирование строительства дороги планируется осуществить на концессионной основе. «В ближайшие 2-3 мес. мы выйдем на подготовку концессионного соглашения в рамках законопроекта «О концессиях», который уже находится на рассмотрении в парламенте», – пояснил в связи с этим министр.

Новая железная дорога станет частью транзитного коридора «граница Китая-порт Актау-Баку-Грузия-Турция-страны Европы», по которому транспортировка китайских грузов до портов Европы сократится с 40 дней по морю до 12 дней, отметил А.Мамин. Железная дорога Жезказган-Бейнеу соединит центральные районы республики с юго-западом и пройдет по территории четырех областей: Карагандинской, Кызылординской, Актюбинской, Мангистауской. Интерфакс, 24.4.2006г.

– Авиакомпания «Эйр Астана» планирует до сент. 2006г. заключить контракты на покупку шести новых самолетов у корпораций Airbus и Boeing, сообщил министр транспорта и коммуникаций Казахстана Аскар Мамин на встрече с членами комитета сената (верхняя палата) парламента по региональному и отраслевому развитию в понедельник в Астане.

«В этом году, а именно до сентября, мы заключим контракт на строительство трех широко- и трех среднефюзеляжных самолетов у авиакорпораций Airbus и Boeing. Ценовые предложения у данных производителей нами уже запрошены», – сказал он. «Для заключения контрактов в июне я поеду в Тулузу на Airbus и в Сиэтл на Boeing», – отметил министр, добавив, что новые самолеты «прибудут в Казахстан в 2007-08гг.».

К 2015г. «Эйр Астана» планирует иметь на своем балансе 34 самолета, половина из которых будет находиться в операционном лизинге, другая половина – в собственности авиакомпании. «Эйр Астана», созданная в 2001г., является самой крупной авиакомпанией в Казахстане, занимающей доминирующее положение на национальном рынке авиaperевозок. Правительству Казахстана принадлежит 51% доля компании, 49% – британской BAE Systems. Авиакомпания обслуживает 21 международный и 18 внутренних авиарейсов республики. Чистая прибыль авиакомпании «Эйр Астана» за 2005г. составила около 15 млн.долл. Интерфакс, 24.4.2006г.

– Министерство транспорта и коммуникаций Казахстана предпринимает усилия для вывода казахстанских частных грузовых авиакомпаний BGB Air и GST Aero из «черного списка» Европейского Союза (ЕС), сообщил председатель комитета гражданской авиации (КГА) минтранскома Ерлан Кошанов.

В конце марта этого года страны Евросоюза согласовали список 96 авиакомпаний, которые считаются небезопасными и большинству из которых запрещено совершать полеты в воздушном пространстве стран ЕС. В список попали и две авиакомпании из Казахстана (BGB Air и GST Aero), а также одна из Киргизии (Phoenix Aviation).

«Мы уже обратились в контролирующие органы ЕС и доказываем, что самолеты компаний в целом отвечают предъявляемым требованиям», – сказал Е.Кошанов журналистам в пятницу в Астане. По словам главы КГА, компаниям запрещены полеты в страны ЕС из-за «элементарного невыполнения

общепринятых требований». «К примеру, на спасательных жилетах отсутствовали номера и даты изготовления, и таких мелких причин оказалось несколько», – пояснил он. Интерфакс, 14.4.2006г.

– Правительство Казахстана на своем заседании одобрило транспортную стратегию республики до 2015г., заявил премьер-министр Даниал Ахметов. Глава правительства отметил, что объем финансирования программы, оцениваемый в 3,4 трлн. тенге, «безусловно, нам по силам».

Д.Ахметов заявил о необходимости принятия современных стандартов на железнодорожном транспорте, что «должно обеспечить скорость прохождения грузов в соответствии с общемировыми стандартами». «На сегодня, – заметил премьер, – средняя скорость прохождения грузов по Казахстану значительно ниже среднемировых и среднеевропейских параметров». «Поэтому необходимо в течение этого года все нужные изменения в сфере стандартизации заложить в нормативно-правовые акты», – отметил он.

Д.Ахметов считает, «нужно определиться по необходимому количеству серьезных авиакомпаний, которые будут осуществлять эффективные региональные рейсы». «Если, скажем, в развитии международных перевозок мы достаточно четко понимаем и видим перспективу, то региональные рейсы вызывают большие вопросы, и мы понимаем, что поручение президента страны об эффективной

взаимосвязи между областными центрами и Астаной пока остается нами не реализованным в полной мере. Это задача должна быть конкретизирована уже в первоочередных планах т.г.», – сказал премьер.

Касаясь сферы автомобильных перевозок, он отметил, что «уже в этом году необходим переход на общеевропейские стандарты: увеличение нагрузки на так называемую среднюю ось до 13 т.». Это предполагает, заметил глава правительства, что «мы должны строить, прежде всего, качественные дороги, отвечающие общемировым стандартам». В рамках реализации транспортной стратегии в республике планируется построить 50 тыс.км. автодорог, 2 тыс.км. железных дорог. KZtoday, 21.3.2006г.

– В 2006г. планируется начать строительство первой в Казахстане автодороги с четырехполосным движением Астана-Щучинск общей протяженностью 224 км. Об этом в ходе правительственного часа в мажилисе парламента сообщил министр транспорта и коммуникаций Аскар Мамин.

«Полное завершение проекта намечено в 2008г.», – сказал А. Мамин. «За это время планируется построить две дополнительные полосы дороги, где не будет никакого встречного движения», – пояснил он. Тем самым автодорога Астана-Щучинск будет переведена в первую техническую категорию, сказал в заключение министр. KZtoday, 27.2.2006г.

– Казахстанская грузоперевозочная компания ТОО «Богатырь Транс» считает цены на ремонт подвижных составов в разных российских депо неоправданно высокими. Об этом в ходе «круглого стола» «Частный подвижной состав на железных дорогах России, стран СНГ и Балтии» 16 фев. сообщил технический директор ТОО «Богатырь Транс» Евгений Калужский. По его словам, руководство «Богатырь Транс» заключило договоры с каждым российским депо на маршрутах движения своего подвижного состава, «в результате чего мы имеем значительный разброс цен на производство типовых работ в условиях разных депо». Калькуляционная стоимость таких работ, по словам Калужского, по сравнению со стоимостью аналогичных видов работ, производимых в казахстанских депо, «вызывает недоумение».

По словам Калужского, при осуществлении перевозок своим клиентам в Российскую Федерацию возникают вопросы взаимодействия между ТОО «Богатырь Транс» и структурными подразделениями ОАО «Российские железные дороги» (РЖД), осуществляющими текущие ремонты подвижного состава. «Для нас было бы удобнее всего централизованно заключить договоры на производство текущих ремонтов с департаментами вагонного хозяйства администраций железных дорог по маршрутам следования», – добавил Калужский. По его мнению, этим казахстанские грузоперевозчики обеспечили бы для себя единые типовые и прозрачные условия производства текущих ремонтов

**Представители семи государств Южной и Юго-Восточной Азии обсудят планы строительства трансазиатской ж/д магистрали, которая пройдет через территории Таиланда, Камбоджи, Мьянмы и соединит Индию и Вьетнам. Идея строительства трансазиатской ж/д магистрали была впервые предложена в 1992г. на заседании Комитета ООН по экономическому и социальному развитию в Азиатско-Тихоокеанском регионе. Предполагалось, что ж/д линия протяженностью 10 000 км. свяжет столицы Вьетнама и Британии.**  
www.economy.gov.ru, 20.9.2004г.

**В 1384 иранском году (21.3.05-20.3.06) через территорию Ирана было перевезено 9 069 тыс.т. транзитных грузов стоимостью 12 096 млн.долл., что на 7% по весу меньше и на 14,2% по стоимости больше, чем в пред.г. В Иране ведется поэтапная реконструкция северного автомобильного транзитного шоссе, которое соединяет пограничный переход Базерган на ирано-турецкой границе с основными пограничными переходами Серахс на ирано-туркменской границе и Догарун – на ирано-афганской границе. Длина этого шоссе составляет более 2 тыс.км. В перспективе все это шоссе будет многорядным и скоростным, а на основных участках будут построены газозаправочные станции и установлены контрольные счетчики автотранспорта. Уже сейчас большегрузные автомобили проходят весь маршрут менее, чем за двое суток.**

ИА Regnum, 12.4.2006г.



на всех депо, расположенных на конкретном маршруте. Калужский выделил еще одну проблему, усложняющую сотрудничество в сфере грузоперевозок Казахстан-Россия: отсутствие регламентов, устанавливающих взаимоотношения между собственником вагонов, не являющимся резидентом РФ, и российскими ремонтными депо. Как результат отсутствия регламентов, «мы не можем поставить в адрес российского депо необходимые для ремонта своих вагонов «давальческие» запчасти, а российское депо, в то же время, не может установить на приватный вагон нерезидента запчасти, получаемые централизованно от РЖД», пояснил он. По его словам, в результате сотрудники ТОО «Богатырь Транс» проводят на территории РФ только минимальный ремонт, не требующий замены запчастей. А вагоны, которым такая замена необходима, отправляются в адрес депо приписки Экибастуз-2, «вследствие чего увеличивается срок его оборота и, как результат, перед собственником возникает потенциальная угроза дефицита подвижного состава», – добавил Калужский.

Компания ТОО «Богатырь Транс» основана в 2002г. в г.Павлодар Республики Казахстан. Количество собственных вагонов рабочего парка насчитывает 2850 ед. Основные виды деятельности – маршрутные перевозки угля и железорудного сырья собственными вагонами. Объем перевозок ТОО «Богатырь Транс» за 2005г. составил 12 млн.т. угля и руды, 95% которых было осуществлено в Россию. ИА Regnum, 16.2.2006г.

– Министерством транспорта и коммуникаций подготовлен проект транспортной стратегии РК до 2015г. Документ представлен сегодня, 25 янв., министром транспорта и коммуникаций Аскарком Маминым на заседании депутатской группы «Аймак».

«По прогнозам экспертов, товарооборот между Европой и Азией к 2010г. достигнет 1 трлн. долл.», – сообщил А. Мамин, он подчеркнул, что «сегодня для Казахстана самая большая задача – стать связующим звеном между Европой и Азией и максимально использовать свой транзитный потенциал».

Глава минтранскома пояснил, что «в рамках стратегии будет применена модифицированная модель широтного и меридионального расположения основных транспортных магистралей и связующих маршрутов, построенных по принципу основных линий и опорных ответвлений, предусматривающих модернизацию существующих и создание новых транспортных путей и инфраструктурных объектов в купе с обновлением всех транспортных средств».

В рамках проекта предусматривается осуществление нескольких десятков инфраструктурных инвестиционных проектов на 3,4 трлн. тенге, сообщил А. Мамин, он подчеркнул, что «для снижения финансового бремени на госбюджет реализация большей части проектов планируется за счет внебюджетных источников, в т.ч. с активным использованием механизмов государственно-частного партнерства».

Глава ведомства ознакомил депутатов с основными приоритетами развития транспортной отрасли: это интеграция транспортного комплекса РК в евразийскую транспортную систему, развитие транспортной отрасли в соответствии с ростом экономики государства, формирование широтно-меридиональной системы транспортных коридоров, а также повышение конкурентоспособности транспортной системы РК, отвечающей задачам по вхождению Казахстана в число 50 наиболее конкурентоспособных стран.

До 2012г. в Казахстане планируется всеми видами ремонта охватить участки автодорог республиканской сети свыше 25 тыс.км., а также местной сети общей протяженностью 18 тыс.км., из которых строительство новых дорог составит 231 км., реконструкция – 1542 км., капремонт – 5425 км. и средний ремонт – 10 891 км.

«Отличительной особенностью этой программы является то, что особое внимание в ней уделено местной сети дорог. Предлагается, чтобы средства на их развитие выделялись в равных частях из местных бюджетов и трансфертами из республиканского бюджета», – сообщил А. Мамин.

Данная программа, по словам А. Мамина, разработанная в рамках проекта Транспортной стратегии, предусматривает финансирование развития автодорог общего пользования в объеме 1283 млрд. тенге.

По информации главы минтранскома, в развитие местной сети дорог планируется вложить 271 млрд. тенге, из которых 141 млрд. тенге – из республиканского бюджета в виде целевых трансфертов.

«Реализация этой программы позволит завершить реконструкцию основных транзитных коридоров и наиболее загруженных участков дорог к 2012г.: поэтапно перевести автомобильные дороги международного значения, как минимум, во вторую техническую категорию и увеличить расчетную осевую нагрузку до 13 т.; развить сети межрегиональных дорог, а также построить новые участки, сокращающие маршруты автоперевозок и способствующие развитию кластерных инициатив и туристической деятельности; улучшить состояние местной сети дорог путем поэтапной ликвидации разрушений на местной сети автомобильных дорог; повысить обеспеченность сельских населенных пунктов круглогодичным бесперебойным автотранспортным сообщением», – подчеркнул он.

«Это мощная программа, которая позволит решить в течение семи лет все проблемы в дорожном секторе. Из 47% автодорог, находящихся в неудовлетворительном состоянии, останется только 14%», – заверил министр. KZ-today, 25.1.2006г.

– Казахстан ведет поиск инвестора, чтобы привлечь его к строительству платной автодороги. Об этом в ходе заседания депутатской группы «Аймак» сообщил министр транспорта и коммуникаций Аскар Мамин. «Речь идет о новой автодороге, которая свяжет восток и запад нашей страны, – транс-

се Жезказган-Актау протяженностью 1 тыс.км.», – пояснил А. Мамин. По его словам, чтобы добраться до Актау, нужно ехать через Актобе, Уральск и Атырау.

«По расчетам экспертов, чтобы окупить затраты на строительство платной автодороги, интенсивность движения на ней должна составлять 100 тыс. автомобилей в сутки», – сказал министр. Он напомнил, что, к примеру, «даже в самый пик сезона максимальный поток автомобилей на трассе Астана-Боровое составляет 10 тыс. автомобилей в сутки». «Уже заключен договор с западной компанией, которая готовит предварительное ТЭО, и через два месяца будет выдана предварительная модель, по которой мы сможем привлечь инвестора», – сообщил глава минтранскома. KZ-today, 25.1.2006г.

– В Казахстане до 2015г. планируется построить 2 тыс.км. железнодорожных путей и электрифицировать 2,7 тыс.км. железнодорожных магистралей, а также реконструировать взлетно-посадочные полосы (ВПП) 16 аэропортов. Как сообщил министр транспорта и коммуникаций Казахстана Аскар Мамин на заседании депутатской группы «Аймак» (Регион) в Астане, эти планы являются частью разрабатываемой в республике транспортной стратегии.

По его информации, предусматривается строительство новых линий Шалкар-Бейнеу, Шалкар-Жезказган, Мангышлак-Баутино, электрификация участков Тобол-Хромтау-Макат-Аксаарайское, Алмаата-Актогай, Моинты-Саяк-Достык, модернизация существующих железнодорожных участков Достык-Актогай, Макат-Бейнеу и Аксаарайское-Кандыагаш.

**Казахстанско-британская авиакомпания «Эйр Астана» планирует провести первичное публичное размещение акций (IPO) на Лондонской фондовой бирже. Правительству Казахстана принадлежит 51% акций «Эйр Астана», BAE Systems – 49% акций. Интерфакс, 26.5.2006г.**

**Президент Казахстана Нурсултан Назарбаев расценивает свой визит в Россию 20 мая 2006г. как «важный и прорывной». «Во-первых, мы завершили большой и продолжительный разговор по тарифам для наших грузов, которые проходят через российскую территорию», – отметил Назарбаев. «Раньше тарифные ставки для наших железнодорожников были в два-три раза больше, чем у нас в Казахстане, сегодняшняя договоренность фактически уравнила данные тарифы, что особенно важно для таких грузов, как уголь, зерно, руда и металлы», – сказал он.**

**«Во-вторых, мы достигли договоренности о грузоперевозках морским транспортом от Актау через Астрахань в Махачкалу, это принципиально новая возможность», – продолжил глава Казахстана. «В-третьих, впервые нами решен вопрос контейнерной транспортировки через Китай и Казахстан в Россию и далее в Европу», – сказал он.**

**РИА «Новости», 22.5.2006г.**

По планам минтранскома, в 2006-10гг. планируется реконструировать ВПП 9 аэропортов: Чимкента, Павлодара, Алма-Аты, Актау, Кустаная, Усть-Каменогорска, Уральска, Кызыл-Орды и Жезказгана, а в 2011-15гг. планируется отремонтировать ВПП в аэропортах Караганды, Семипалатинска, Балхаша, Тараза, Петропавловска, Талды-Кургана и Кокчетова. Интерфакс, 25.1.2006г.

– «Со II пол. 2006г. объем финансирования дорожно-строительной отрасли должен быть увеличен на 30%». Об этом сегодня, 24 янв., на заседании правительства заявил премьер-министр Даниал Ахметов. Глава правительства сказал, что «в 2006г. мы должны выйти на параметр ежегодного освоения средств в дорожно-строительной отрасли не менее чем 90 млрд. тенге». Премьер-министр подчеркнул, что «минтранском должен обеспечить адаптацию этой отрасли республики к общемировым стандартам». Д. Ахметов напомнил, что сложившаяся ситуация «справедливо подвергалась критике главой государства». «Необходимо строить, может, меньше, но качественно – на многие десятилетия вперед. Это ваша главная задача», – сказал премьер, обращаясь к министру транспорта и коммуникаций Аскару Мамину.

«В этом году мы должны приступить к строительству двух линий – Достык-Актогай и Жезказган-Шалкар-Бейнеу», – напомнил глава правительства. «Все эти задачи носят среднесрочный характер. Но начало реализации строительства этих линий должно быть обеспечено в 2006г.», – подытожил Д. Ахметов. KZ-today, 24.1.2006г.

– Казахстан предлагает увеличить в 2006г. объем перевозок через пограничный переход Достык-Алашанькоу до 13,5 млн.т. Такое предложение озвучил министр транспорта и коммуникаций РК Аскар Мамин на встрече с министром железных дорог КНР Лю Чжицзюном. «Железнодорожники обеих стран имеют все предпосылки для обеспечения этого объема перевозок», – подчеркнул А. Мамин.

Предлагается увеличить до 10,5 млн.т. перевозку грузов в направлении из Казахстана в КНР и 3 млн.т. – из КНР в РК.

Лю Чжицзюн поддержал инициативу казахстанской стороны в предложенных пропорциях. В связи с этим достигнута договоренность о разработке совместных мероприятий по обеспечению указанных объемов. Китайский министр обратил внимание на динамику стабильного роста объемов перевозок грузов через пограничный переход Достык-Алашанькоу. Так, по его данным, в 2003г. объем составил 7 млн.т., в 2004 – 9 млн.т., в 2005 – 11 млн.т. KZ-today, 14.1.2006г.

– Постановлением правительства РК от 9 дек. 2005г. утверждена программа развития автомобильной отрасли РК на 2006-12гг. Программа направлена на совершенствование сети автомобильных дорог общего пользования для удовлетворения потребностей населения и экономики страны в автотранспортных перевозках.

Как пояснили в пресс-службе минтранскома, основные задачи программы: улучшение транспортно-эксплуатационных показателей автомобильных дорог, мостов и повышение их потребительских свойств; повышение эффективности инвестиций в автодорожную отрасль за счет увеличения эксплуатационного ресурса автомобильных дорог, внедрения прогрессивных технологий и материалов, усовершенствования конструкций дорожных одежд; внедрение в автодорожной отрасли международных стандартов управления качеством; совершенствование правовой и нормативно-технической базы отрасли, переход на техническое регулирование; повышение кадрового потенциала отрасли; внедрение альтернативных источников финансирования, включая механизмы государственно-частного партнерства.

В приоритетном порядке программой предусматривается за семь лет полностью завершить реконструкцию шести основных международных транзитных коридоров и автодорог, способствующих развитию кластерных инициатив и туризма, говорится в документе ведомства.

В целом программой предусматривается строительство и реконструкция 7205 км. дорог республиканского значения, капитальный ремонт – 1660 км.; средний ремонт – 16 800 км.; реконструкция и капитальный ремонт 412 мостов. Также будут строиться и реконструироваться дороги областного и районного значения общей протяженностью 18 089 км. KZ-today, 21.12.2005г.

– Глава государства Нурсултан Назарбаев подписал закон «О ратификации соглашения между правительством Республики Казахстан и правительством Королевства Швеция о международных автомобильных перевозках пассажиров и грузов». Целью данного документа является создание правовой основы для дальнейшего развития сотрудничества в области международного автомобильного сообщения и упрощения осуществления автомобильных перевозок между Республикой Казахстан и Королевством Швеции.

Соглашение регулирует перевозку пассажиров и грузов в международном автомобильном сообщении между Казахстаном и Швецией, транзит через их территории, а также перевозки в (из) «третьи страны» перевозчиками, допущенными к выполнению таких перевозок, и транспортными средствами, зарегистрированными на территории вышеназванных государств. Положениями соглашения также предусматриваются случаи, когда проезд по территории Казахстана осуществляется на безразрешительной основе (при экскурсионных турах, начинающихся и заканчивающихся в стране регистрации транспортного средства). Соглашение совершено в Стокгольме 25 окт. 2004г. KZ-today, 20.12.2005г.

– В г.Сарыагаше Южно-Казахстанской обл. состоялось торжественное открытие нового железнодорожного терминала. На церемонии открытия присутствовали президент АО «НК «Казахстан те-

мир жолы» Ерлан Атамкулов и председатель правления АО «ГАЖК «Узбекистон темир йуллари» Алгимбай Роматов.

Новый железнодорожный терминал является межгосударственным стыковочным пунктом на казахстанско-узбекистанской границе. Уже полностью завершено строительство объектов пускового комплекса, обеспечивающего работу станции как межгосударственного стыковочного пункта. На станции установлено современное оборудование для формирования составов, оформления грузов, таможенного и санитарного контроля и других операций, построено шесть новых приемо-отправочных путей, а четыре существующие стали длиннее. Над железнодорожными путями возведен большой автомобильный мост грузоподъемностью 80 т.

На станции введена в строй новая система водоснабжения, построены дом отдыха для локомотивных бригад, пункт технического осмотра вагонов, реконструировано здание вокзала. Всего на строительство из республиканского бюджета было затрачено 2,16 млрд. тенге. KZ-today, 15.12.2005г.

– На реализацию государственной программы развития автодорожной отрасли на 2006-12гг. планируется выделить 1 трлн. 313 млрд. тенге. Об этом в ходе семинара «О направлениях социально-экономической политики» сообщил министр транспорта и коммуникаций Аскар Мамин. Особое внимание при реализации данной программы будет уделено сети дорог местного значения. А. Мамин подчеркнул, что в рамках программы средства на местную сеть дорог выделены в 271 млрд. тенге, из которых 140 млрд. тенге будет профинансировано трансфертами из республиканского бюджета.

Программа, разработанная министерством транспорта и коммуникаций, направлена на дальнейшее развитие и углубление технических и экономических реформ в автодорожной отрасли и будет способствовать совершенствованию сети дорог общего пользования для максимального удовлетворения потребностей населения и экономики страны в автотранспортных перевозках. Программа предполагает ремонт 43 тыс.км. автомобильных дорог. В Казахстане из 88 тыс.км. дорог общего пользования 65 тыс.км. – дороги местного значения. KZ-today, 13.12.2005г.

– В ходе встречи премьер-министра РК Даниала Ахметова с делегацией компании «Боинг» по главе с вице-президентом Томасом Пикеррингом были обсуждены перспективы развития сотрудничества в авиационной и космических сферах, а также в области высоких технологий. Д. Ахметов подчеркнул, что Казахстан намерен пополнить парк воздушных судов и приоритеты будут направлены на укрепление рейсов средней дальности регионального сообщения.

По словам премьера, для эффективного осуществления сообщения и создания удобств для пассажиров в течение 3-4 лет Казахстан планирует пополнить авиапарк до 30 бортов.

Т. Пикеринг отметил высокую заинтересованность компании в расширении своего присутствия в Казахстане и внес ряд предложений по различным направлениям взаимодействия.

Д. Ахметов поручил министерству транспорта и коммуникаций изучить предложения и продолжить работу по развитию сотрудничества с компанией, в т.ч. по закупке самолетов на основе открытых тендерных процедур. KZ-today, 10.12.2005г.

– Республиканская программа развития автомобильной отрасли, рассчитанная на 2006-12гг., предполагает ремонт 43 тыс.км. автомобильных дорог. Об этом, отвечая на вопрос корреспондента, сообщил вице-министр транспорта и коммуникаций РК Абельгази Кусаинов во время рабочей поездки в Уральск. А. Кусаинов отметил, что новая семилетняя программа предусматривает ремонт дорог не только республиканского, но и местного значения, для этого будут выделены средства из республиканского и местного бюджетов.

Вице-министр подчеркнул, что сейчас министерство решает вопросы, связанные с качеством дорог. «Есть попытки пересмотра дорожной «одежды» на нагрузку 13 т. на ось», – отметил он. Связано это с тем, что в последнее время возросло количество большегрузных машин, которые значительно увеличили нагрузку на дороги.

Программа предусматривает с 2006г. продление срока ответственности подрядчика в зависимости от вида ремонта. Этот срок увеличивается до 5 лет (на сегодня гарантийный срок ответственности подрядчика составляет 1г.). В течение этого периода подрядчик на собственные средства должен устранить все недоработки на отремонтиро-

ванных и построенных дорогах, пояснил вице-министр. Как сообщалось ранее, реализация программы в течение 2006-12гг. потребует привлечения в автомобильную отрасль финансовых ресурсов государства в 1283 млрд. тенге. Объем финансирования может быть скорректирован при ежегодном рассмотрении республиканской бюджетной комиссией макроэкономических параметров и приоритетов расходования бюджетных средств на очередной среднесрочный период. KZ-today, 7.12.2005г.

– Несмотря на возможные решения, сельское бездорожье было и остается одной из неразрешимых проблем аграрной отрасли в обозримом будущем. Состояние сельских дорог – насущная проблема для всего Казахстана. И отодвигать ее на задний план с каждым годом становится все труднее. Активное развитие агропромышленного комплекса «провоцирует» все большую нагрузку на далекие от совершенства сельские «магистральи». Здесь стоит отметить, что капитально проблему сельских дорог при всей заинтересованности казахстанским зерном и при несравнимо большем населением сел и аулов не пытались решить даже во времена Союза. Несмотря на значительное финансирование отрасли в Казахстане. В те времена каждый год в зерновых областях до начала уборки урожая ремонтировались существовавшие дороги, чтобы без проблем вывозить зерно.

В постсоветском периоде подобным оптимистичным примером стал объявленный с 10 окт. в Северо-Казахстанской обл. месячник по ремонту и профилактике автомобильных дорог, имеющих грунтовое и гравийное покрытие. Необходимость проведения месячника заключалась в том, что из-за неблагоприятных погодных условий во время уборки урожая при перевозке большого количества зерна на токи и элеваторы, многие грунтовые и гравийные автодороги в сельских районах области пришли в неудовлетворительное состояние. В итоге ремонт и профилактику получили 50% всех грунтовых и гравийных дорог Северо-Казахстанской обл.

Скорее всего, на следующий год ситуация повторится. По статистике, в 500 населенных пунктах республики не имеется школ. Вследствие этого 25 тыс. сельских детей нуждаются в ежедневной доставке в школы. Но часто это бывает затруднительным, а иногда и невозможным, особенно в осенне-весенние сезоны. Средний уровень обеспеченности в пассажирских перевозках в Казахстане крайне низок и составляет 30%, что ограничивает жителям труднодоступных регионов страны доступ к социальным услугам. Высокими остаются в республике еженедельные и непроизводительные затраты времени, которые вынужден нести каждый житель региона из-за бездорожья.

В отдельных сельских районах малонаселенные пункты оказались вовсе оторванными от транспортного сообщения, что еще больше усугубляет положение малоимущих. В этом контексте сегодня

**Премьер-министр Казахстана Даниал Ахметов считает, что темпы интеграции на евразийском пространстве должны быть более интенсивными. По его мнению, не в полной мере используется транзитный потенциал государств ЕвразЭС. «Достаточно сказать, что чуть более 1% товарооборота между Западной Европой и Юго-Восточной Азией (который достигает, по некоторым оценкам, свыше 300 млрд.долл.) осуществляется через территорию стран Сообщества», – сказал глава правительства Казахстана.**

**Интерфакс, 19.5.2006г.**

**Инвестиции в строительство в Казахстане железной дороги Жезказган-Саксаульское-Шалкар-Бейнеу составят около 1,5 млрд.долл. Новая железная дорога станет частью транзитного коридора «граница Китая-порт Актау-Баку-Грузия-Турция-страны Европы», по которому транспортировка китайских грузов до портов Европы сократится с 40 дней по морю до 12 дней, отметил А.Мамин. Железная дорога Жезказган-Бейнеу соединит центральные районы республики с юго-западом и пройдет по территории четырех областей: Карагандинской, Кызылординской, Актюбинской, Мангистауской.**

**Интерфакс, 24.4.2006г.**

все чаще приходится слышать о нерентабельности сельской почты. Так, в Павлодарской обл. из 12 районных узлов почтовой связи 6 работают в убыток, что связано с большими расходами на доставку периодики, пенсий и пособий. Главные причины две. Первая – плохие дороги, которые и «добивают» уже изношенный транспорт – другую причину.

Сегодня в мире существует масса технологий строительства дорог, которые направлены, прежде всего, на увеличение срока службы автополюта и на уменьшение его себестоимости. В этом отношении сельским дорогам повезло гораздо меньше – восприятие их как второстепенных сказалось и на изобретательском потенциале. Однако решить проблему тотального сельского бездорожья стало возможным за счет именно сельского хозяйства. И призван это сделать ранее засекреченный Ядерной комиссией США продукт, который производится путем ферментации патоки сахарной свеклы и представляет собой концентрированную тягучую массу.

Ранее этот фермент, разработанный американскими учеными, использовался исключительно в атомной промышленности. Сегодня он служит мирным целям при строительстве сельских дорог и широко используется во всем мире. Сам процесс ремонта дорог предельно прост. По словам Александра Мирзаяна, менеджера инноватики, технология применения этого фермента очень проста. Дорога разрыхляется, поливается разбавленным ферментом и потом закатывается тяжелым катком. Фермент заставляет грунт как бы «спекаться» в процессе трамбовки в плотную долговременную основу, устойчивую к проникновению воды, непогоде и износу. В погожую летнюю пору весь процесс продолжается максимум 72 часа.

В работе нет никаких сложностей, а необходимое оборудование – это обычный каток, грейдер и поливочная машина. Для обработки одного километра дорожного полотна шириной 8 м. и толщиной 15 см. требуется всего 37 л. препарата. Дорога с таким покрытием выдерживает нагрузку на ось 9-12 т. При необходимости толщину можно увеличивать, чтобы добиться большей несущей способности. Строительство дорог с использованием этого фермента в несколько раз дешевле, чем строительство по традиционным технологиям. Цена самого продукта с учетом доставки из Америки составляет 10% от стоимости дороги. Пару лет назад уникальный фермент был апробирован и в Казахстане. Участок сельской дороги длиной всего 8 м., ничем не примечательный и внешне неотличимый, стал первым и пока единственным.

Зимние испытания показали, что участок дороги выстоял, ничуть не утратив своей плотности и формы. Напротив, остальная дорога традиционно весной «поплыла», и ее пришлось ремонтировать, как это и делалось каждый год. Фермент дает дополнительные преимущества строителям дорог, позволяя обойтись без асфальта, бетона и гравия.

Кроме того, он безопасен для людей и окружающей среды, не вызывает коррозию и биологически совершенно безвреден. Как показала практика, использовать фермент можно в самых различных климатических условиях – от пустынь до вечной мерзлоты при диапазоне температур от +40 до –40 по Цельсию.

На Аляске, известной своим суровым климатом, дороги, построенные по этой технологии, служат уже 10 лет. Перспективы же широкого применения ее у нас довольно туманны. Пока государственные чиновники, обремененные заботами о городских дорогах, республиканских магистралях и транзитных коридорах, не заинтересованы в дешевом и долгосрочном решении проблемы. Остается надеяться, что когда-нибудь крестьянские и фермерские хозяйства настолько разбогатеют, что смогут себе позволить привести в порядок сельские дороги за свой счет, руководствуясь собственной выгодой, а не «сложными экономическими отношениями». KZ-today, 24.11.2005г.

– Президент Казахстана Нурсултан Назарбаев поручил до конца I кв. 2006г. разработать Транспортную стратегию Казахстана на 2007-15гг. Такое поручение правительству было дано на расширенном заседании в Астане. «Во-первых, необходимо сформировать все основные коммуникационные коридоры – железнодорожные и автодорожные, а также транспортно-логистические узлы, обеспечивающие технологическое взаимодействие между видами транспорта и обработкой грузов. Во-вторых, развить рынок транспортных услуг и устранить административно-процедурные барьеры при транспортировке и транзите грузов. В-третьих, внедрить международные стандарты качества услуг», – сказал президент, обращаясь к членам кабинета министров.

«Мы должны интегрировать транспортный комплекс Казахстана в Евразийскую транспортную систему, сформировать широтно-меридианальную систему транспортных коридоров с выходом на внешние рынки», – подчеркнул Н. Назарбаев. «Также необходимо модернизировать наши основные «ворота» на внешние рынки – морской порт Актау, станцию «Достык», сформировать по принципу «хаба» транспортные узлы в городах Астана и Алматы», – добавил глава государства. KZ-today, 21.11.2005г.

– Китай можно соединить с Европой железнодорожным маршрутом через Казахстан, Россию, Украину и Беларусь. Такое мнение на пресс-конференции в Алматы высказал председатель казахстанской ассоциации перевозчиков и операторов вагонов Нигматжан Исингарин. По мнению Н.Исингарина, маршрут через Казахстан, Россию, Украину и Беларусь самый оптимальный. Он отметил, что рассматривается вариант соединения с Европой через Иран. «То есть маршрут от приграничной станции должен пройти через всю территорию Казахстана, опуститься на Туркмению и войти в Иран, а дальше через территорию Ирана, Турции выйти на Европу», – сказал Н. Исингарин. Однако

он подчеркнул, что «железные дороги Ирана и Турции слабо развиты», и именно это обстоятельство делает альтернативный вариант – через РК, РФ, Украину и Беларусь – привлекательным.

Эксперт предлагает сделать железнодорожный маршрут «специализированным контейнероводным, чтобы по нему ходили только контейнерные поезда». «Уже подсчитано, что по маршруту будет ходить 15 пар поездов в сутки, или 30 поездов в обе стороны, и эта дорога может принять примерно 1 млн. контейнеров в год, и доход составит на общем маршруте 1,3 млрд. долл. в год», – сказал Н. Исингарин. «Скорость по территории Китая должна быть порядка 1000-1200 км. в сутки, на новом участке, который будет построен через Казахстан, Россию, Украину и Беларусь, скорость должна быть 2000 км. в сутки, и по территории европейских стран – до 1000 км.». Реализация проекта обойдется в 6-9 млрд. долл., по мнению Н. Исингарина, финансирование строительства должно осуществляться за счет частных инвестиций. На сегодняшний день доставка грузов из Китая в Европу осуществляется по Транссибирской магистрали. Однако «Транссиб имеет свою направленность, на

**В 2006г. планируется начать строительство первой в Казахстане автодороги с четырехполосным движением Астана-Щучинск общей протяженностью 224 км. Полное завершение проекта намечено в 2008г. KZ-today, 27.2.2006г.**

**Казахстан предлагает увеличить в 2006г. объем перевозок через пограничный переход Достык-Алашанькоу до 13,5 млн.т. Такое предложение озвучил министр транспорта и коммуникаций РК Аскар Мамин на встрече с министром железных дорог КНР Лю Чжицзюном. «Железнодорожники обеих стран имеют все предпосылки для обеспечения этого объема перевозок», – подчеркнул А. Мамин.**

**Предлагается увеличить до 10,5 млн.т. перевозку грузов в направлении из Казахстана в КНР и 3 млн.т. – из КНР в РК. KZ-today, 14.1.2006г.**

**В г.Сарыагаше Южно-Казахстанской обл. состоялось торжественное открытие нового железнодорожного терминала. Новый железнодорожный терминал является межгосударственным стыковочным пунктом на казахстанско-узбекистанской границе. Над железнодорожными путями возведен большой автомобильный мост грузоподъемностью 80 т. KZ-today, 15.12.2005г.**

**Китай можно соединить с Европой железнодорожным маршрутом через Казахстан, Россию, Украину и Беларусь. Такое мнение на пресс-конференции в Алматы высказал председатель казахстанской ассоциации перевозчиков и операторов вагонов Нигматжан Исингарин. KZ-today, 16.11.2005г.**

него смотрят грузы Кореи, Японии и Северо-Восточного Китая», – подчеркнул Н. Исингарин. KZ-today, 16.11.2005г.

– В Варшаве прошла международная конференция «Вновь на шелковом пути», посвященная проезду через территорию Польши пробного контейнерного автокаравана «Пекин-Астана-Варшава-Берлин-Брюссель». Об этом сообщили в пресс-службе МИД РК. В автокараване, старт которому был дан участниками третьей конференции Международного союза автомобильного транспорта в Пекине 26 сент. 2005г., были задействованы казахстанские, китайские, латышские, литовские и польские перевозчики. Проект реализации контейнерного автокаравана между Азией и Европой был представлен президентом Союза международных автомобильных перевозчиков РК Максатом Сактагановым и одобрен Всемирной организацией автомобильного транспорта.

Учитывая высокую динамику товарооборота Китая и Казахстана со странами ЕС, участники конференции высоко оценили казахстанскую инициативу о необходимости налаживания альтернативных (в отношении морских и железнодорожных видов транспорта) автотранспортных узлов на Евразийском пространстве. По мнению участников, реализация казахстанской инициативы позволит сократить общее время доставки грузов с 6 до 2 недель, повысив эффективность услуг на международном рынке транспорта. Внедрение альтернативного вида грузоперевозок между Европой и Азией приведет к расширению товарооборота Казахстана со странами ЕС и позволит закрепить за республикой имидж ведущего транзитного государства на Евразийском пространстве, отметили в МИДе. KZ-today, 18.10.2005г.

– В ближайшее время необходимо принять меры по повышению уровня контейнеризации перевозок в Казахстане с существующих 4% до 30%. Такое мнение на заседании коллегии министерства транспорта и коммуникации РК с участием премьер-министра Даниала Ахметова высказал глава минтранскома Аскар Мамин. «Мировая практика свидетельствует о существенном увеличении контейнеризации перевозок, что обусловлено их безопасностью, сроками доставки и возможностью предоставления услуг «от двери до двери», – сказал министр. По его словам, железнодорожный транспорт Казахстана сегодня имеет достаточный потенциал контейнерных перевозок грузов, в т.ч. в экспортном сообщении. «Однако порядка 60% контейнеров отправляются на реэкспорт в порожнем состоянии», – подчеркнул А. Мамин.

По мнению министра, современное состояние транспортной отрасли республики является «сдерживающим фактором роста производства товаров и развития экономики страны». По данным А. Мамина, транспортная составляющая в стоимости товаров и услуг складывается на уровне 8% для внутренних железнодорожных и 11% – для автомобильных перевозок. Министр подчеркнул, что в

развитых странах данный показатель составляет порядка 4-4,5%. В связи с этим А. Мамин напомнил, что для решения существующих проблем в транспортной отрасли разработаны и внесены в правительство предложения по реализации до 2015г. ряда крупных инвестиционных проектов, реализация которых улучшит ситуацию. Речь идет о строительстве новых железнодорожных линий и модернизации уже существующих ж/д участков. Министр считает, что проекты в транспортной отрасли могут быть реализованы путем широкого привлечения частных инвестиций на основе применения механизма государственно-частного партнерства. KZ-today, 6.10.2005г.

– Вентспилский порт, оставшийся без перевалки российской нефти, открывает новые перспективы. В гавани, построенной еще во времена расцвета Российской империи, вводятся новые портовые мощности, диверсифицируется номенклатура грузов, появляются товары, о которых раньше можно было прочитать лишь в учебниках истории. В Вентспилсе торжественно открылся мощный зерновой элеватор Ventspils Grain. Наш корреспондент побеседовал с председателем правления компании Ventspils Grain Terminal Владиславом Шафранским о перспективах этого направления транзита, о сотрудничестве и конкуренции на постсоветском рынке зерновых.

- Через Вентспилский порт изначально вывозились зерно и масло. Строительство вашего зернового терминала – это возвращение к истокам?

Порт строился с конца XIXв. под экспортные нужды Российской империи. Гавань традиционно использовалась для экспорта продуктов России, а затем и Союзного государства. Хотя в условиях современной экономики каждый порт стремится к сбалансированности экспортных и импортных грузопотоков. Это связано как с уменьшением рисков, так и с возможностью обеспечить порту комплексное, естественное и динамичное развитие, с точки зрения внедрения современных технологий и привлечения клиентов с двух сторон – как с Востока, так и с Запада.

Первоначально и исторически порт Вентспилса действительно создавался для экспорта российского зерна на мировой рынок, для экспорта сибирского масла. С другой стороны, он использовался как незамерзающие ворота для импорта всего нового, в том числе – локомотивов из Британии для российских железных дорог. Так что уже в то время была диверсификация грузопотоков. Но в первую очередь это было вызвано необходимостью обеспечить круглогодичный вывоз из России огромных урожаев пшеницы, которой в то время страна кормила весь мир.

АО Ventspils Grain Terminal создано совместно с компаниями Зернового союза Казахстана. Пропускная способность нового терминала составляет 2,5 млн.т. зерна в год, складские мощности – 72 тыс.т. Глубоководный причал паловой конструкции позволяет обслуживать суда типа «Панамакс» гру-

зоподъемностью свыше 70 тыс.т. В этом плане мы действительно возвращаемся к истокам. Надо отметить, что 15 лет назад порт уже работал с зерном, но это была импортная канадская пшеница, которая закупалась Союзом. Мы говорим о возвращении экспортного грузопотока, в первую очередь – благодаря нашим партнерским связям с Республикой Казахстан.

- Зерно будет не российское, а казахстанское?

Мы очень надеемся, что будет и российское. Терминал – это структура, работающая в условиях свободного рынка, и, конечно, мы будем предлагать свои услуги и надеемся, что среди наших клиентов будут и российские отправители, российские экспортеры, которым мы будем очень рады.

- С чем связан интерес казахстанских бизнесменов именно к Вентспилсу? Географически есть и более близкие к Казахстану морские порты...

Они существуют. Но дело в том, что сезон 2002г., когда в огромных количествах экспортировалось зерно – российское, украинское, казахское, когда неожиданно для многих Россия вернула себе позиции ведущего экспортера зерновых грузов, тогда, во-первых, все с удивлением обнаружили, что современных экспортных зерновых терминалов как таковых нет. Экспортеры были все-таки озадачены поиском новых путей. В этом плане казахстанские производители и экспортеры оказались в наименее выгодных условиях, поскольку собственного выхода к морю, которое связывало бы их с мировыми торговыми артериями, у них нет. Естественно, они начали искать варианты, исследуя все побережье как Черного, так и Балтийского морей. Черное море – это несколько другая география, там портами располагают государства, у которых есть собственный поток экспортного зерна.

В Прибалтике такого конфликта быть не может, местные объемы зерна, которые могут быть поставлены на рынок, незначительны по сравнению с экспортным потенциалом агросектора Казахстана. В 2002г. казахстанцы предприняли изучение всего побережья Балтики – от Калининграда до Петербурга – и пришли к выводу, что лучшие условия для строительства терминала предлагает Вентспилс. То есть, к тому же выводу, который сделал кабинет российского царя, решив строить этот порт: это и глубоководная, и незамерзающая гавань. Для Казахстана это оптимальное место для экспортных ворот, республика при этом получает возможность независимо строить свою экспортную политику.

- Соответствуют ли возможности Казахстана мощности терминала? Аналитики оценивают экспортный потенциал Казахстана в 2005г. в 5 млн.т. зерна. Ваши мощности рассчитаны на ежегодную отгрузку 2,5 млн.т. Получается, что вы намерены обслуживать половину всего казахстанского зернового экспорта?

География экспорта Казахстана очень широка. Помимо направления Северной Европы, на кото-

рое мы рассчитываем, есть южное направление, экспорт в Россию продовольственного зерна (Казахстан производит продовольственное зерно высокого качества).

Большая часть этого экспорта приходится на Россию, а также Китай и Иран. Наши экспортные мощности рассчитаны на 2,5 млн.т., но пока рано говорить, что весь этот объем будет заполнен казахстанским зерном. Мы реально смотрим на вещи и думаем, что половину зерна, которое мог бы обработать наш терминал, обеспечат казахстанские партнеры. Остальное – это открытый рынок, работа с клиентом. Будем смотреть, что нам предложат... Но я не исключаю, что весь экспортный объем, который нам необходим, поступит из Казахстана – и мы к этому готовы.

- Открытый рынок – это, как я понимаю, Украина и РФ. Но и у России, и у Украины есть свои собственные порты, географически близкие и к зонам производства зерна, и к зарубежным потребителям. У России, например, это черноморские гавани.

**Вентспилский порт, оставшийся без перевалки российской нефти, открывает новые перспективы. В гавани, построенной еще во времена расцвета Российской империи, вводятся новые портовые мощности, диверсифицируется номенклатура грузов. В Вентспилсе торжественно открылся мощный зерновой элеватор Ventspils Grain Terminal совместно с компаниями Зернового союза Казахстана. Пропускная способность нового терминала составляет 2,5 млн.т. зерна в год, складские мощности – 72 тыс.т. Глубоководный причал паловой конструкции позволяет обслуживать суда типа «Панамакс» грузоподъемностью свыше 70 тыс.т.**

**ИА «Росбалт», 28.8.2005г.**

**Национальная железнодорожная компания «Казахстан темир жолы» (КТЖ) намерена в 2006г. приступить к строительству трансказахстанской узкоколейной железнодорожной магистрали (ТКЖМ), сообщил президент КТЖ Ерлан Атамкулов на заседании консультативного совета при нацкомпании в Алма-Ате. По его словам, первым этапом создания ТКЖМ станет строительство железнодорожного участка Достык (станция на границе с Китаем в Алма-Атинской обл.) – Актогай (станция в соседней Восточно-Казахстанской обл.), которое планируется завершить к осени 2007г.**

**Интерфакс, 5.8.2005г.**

**Премьер-министр Киргизии Феликс Кулов ознакомился с проектом строительства трансконтинентальной магистрали – Китайско-Киргизско-Узбекской железнодорожной линии. Предполагается, что на стройке будут задействованы 150 тыс.чел. Власти Киргизии видят необходимость строительства железной дороги с целью выхода из транспортного тупика и получения возможности зарабатывать на прохождении через свою территорию транзитных грузов.**

**ИА Regnum, 30.11.2005г.**

ни. Зачем же россиянам везти свое зерно за тысячи километров в латвийский Вентспилс, вместо того, чтобы расширять и совершенствовать собственную портовую инфраструктуру?

В конечном итоге все определит рынок. Мы, естественно, не рассчитываем на зерно, которое географически тяготеет к средиземноморскому региону. Для этого рынка Россия и Украина, очевидно, будут задействовать свои порты.

Мы возлагаем надежду на северный регион, в котором ощущается острая нехватка экспортных мощностей. Ведь если посмотреть от Калининграда до Петербурга, то практически только наш порт располагает лучшими и самыми новыми мощностями для обслуживания грузопотоков. Кроме того, здесь определяющее значение играет возможность круглогодично работать с крупнотоннажными судами, с крупными партиями. Экономика тут определяет, а каждый экспортер и покупатель считает копейку. Благодаря своим глубинам мы можем обеспечить обработку «Панамаксов». В северном регионе это можем сделать мы, и может сделать порт Мууга. Другие порты таких условий не имеют. И если география российского зернового экспорта сложится в северном направлении, то мы к этому будем готовы лучше других.

- Но все то, что не юг России и Украины – это зона нестабильного земледелия, что, кстати, прекрасно видно на примере расположенной на высоких широтах Латвии. Не рискует ли ваш терминал однажды остаться «на бобах»?

Мы расцениваем российского производителя зерна как серьезного игрока на мировом рынке. Естественно, торговля сельхозпродукцией – это чувствительный к погодным условиям бизнес. От года к году и география, и направления, и объемы могут меняться. Но мы серьезно подошли к строительству и создали терминал не на один год.

Если же говорить об объеме экспорта из Казахстана, то он год от года стабилен. Россия же, единожды войдя на экспортный рынок четыре года назад, заняла там свою нишу и заинтересована в ее сохранении и расширении. Мы предлагаем для этого надежный глубоководный терминал. Мы уверены, что экспорт зерна из России будет, и экспорт стабильный. В каких объемах – это уже другой вопрос.

- Есть и условно конкурентные вашему терминалу планы. Например, в Рижском порту латвийская компания Man-Tess совместно с российской «Семена Поволжья» собирается реализовать проект элеватора Man-Tess Grain. Не слишком ли много зерновых терминалов для маленькой Латвии, хватит ли им всем работы?

СП Man-Tess Grain создано с российской компанией «Семена Поволжья» для строительства зернового терминала в Рижском порту. По предварительным подсчетам, возведение современного элеватора в порту Риги обойдется в 15 млн. евро. Через терминал планируется переваливать до 1



млн.т. российского зерна в год, а также до 200-250 тыс.т. зерна из Латвии. Элеватор будет способен обслуживать суда грузоподъемностью до 60 тыс.т. Терминал планируется сдать в эксплуатацию к маю 2007г.

Здесь определяющую роль играет возможность стратегического партнерства, в первую очередь с тем, кто владеет реальным грузопотоком. Я считаю, что у нас оптимальные позиции и действительно равноправное партнерство. Партнером со стороны Казахстана выступают реальные грузовладельцы – те, кто определяет экспортную и торговую политику по казахстанскому зерну. Возможно, такие же партнеры есть и у компании Map-Tess, но я такой информацией не располагаю. Хотя появление игрока с серьезными объемами не исключается. Это основной фактор, который позволяет надеяться на планируемую ритмичную загрузку терминала. На те же самые объемы и латвийского, и литовского зерна мы также рассчитываем и готовы за него побороться. Ну и, естественно, мы никогда не откажемся сотрудничать с российскими компаниями.

• Вы говорите о латвийском зерне, но при урожае нынешнего года речь пойдет не об экспорте, а об импорте продовольственного зерна в Латвию. Ваш терминал способен обрабатывать импорт?

Нет, наш терминал рассчитан только на обработку экспортных грузов, но нам известно о стремлении местных компаний закупать продовольственное зерно, и наши казахстанские партнеры могут найти рынок сбыта и здесь. Их зерно способно решить проблемы продовольственного рынка Латвии. Кроме того, мы не собираемся заикливаться только на продовольственной пшенице, это может быть и фуражное зерно, ячмень, рожь, рапс, шрот и др. Кстати, производители Латвии и Литвы даже при нынешнем урожае готовы экспортировать фуражное зерно.

• Есть еще одна страна, об экспортном агропотенциале которой мы пока еще не говорили, – Белоруссия. Как бы вы оценили возможности сотрудничества с этим соседним Латвии государством?

Белоруссия – наш давний партнер. Остается лишь тщательнее изучить этот рынок. По всей видимости, это могла бы быть рожь. Вентспилс уже десятилетиями работает с белорусской калийной солью, с этой точки зрения партнерству с Белоруссией мы придаем большое значение. ИА «Росбалт», 28.8.2005г.

– Национальная железнодорожная компания «Казахстан темир жолы» (КТЖ) намерена в 2006г. приступить к строительству трансказахстанской узкоколейной железнодорожной магистрали (ТКЖМ), сообщил президент КТЖ Ерлан Атамкулов на заседании консультативного совета при нацкомпании в Алма-Ате. По его словам, первым этапом создания ТКЖМ станет строительство железнодорожного участка Достык (станция на границе с Китаем в Алма-Атинской обл.) – Ак-

тогай (станция в соседней Восточно-Казахстанской обл.), которое планируется завершить к осени 2007г.

Е.Атамкулов отметил, что КТЖ разработала необходимые нормативные документы для строительства ТКЖМ со стандартной европейской шириной колеи 1435 мм. по маршруту от станции Достык на границе с Китаем через южные регионы республики до государственной границы с Туркменией с возможностью дальнейшего выхода на европейские рынки через территорию Турции. Как ожидается, в результате реализации проекта ТКЖМ Казахстан будет способен обеспечивать перевозки дополнительно до 35 млн.т. транзитных грузов в год. Интерфакс, 5.8.2005г.

– В Тегеране состоялось очередное заседание казахстанско-иранской Совместной комиссии по вопросам международных автомобильных перевозок. Об этом сообщили в пресс-службе МИД РК. В ходе заседания стороны обсудили ряд вопросов в части согласования проекта Соглашения между правительством РК и правительством Исламской Республики Иран о международном автомобильном сообщении, об установлении квоты обмена по разрешениям на автомобильные перевозки на II пол. 2005г.

Особое внимание было уделено вопросам взаимодействия между ассоциациями международных автоперевозчиков Казахстана и Ирана, отметили в пресс-службе МИД. На заседании Казахстан представляла делегация во главе с послом РК Сабитом Таировым. KZ-today, 6.7.2005г.

– В Казахстане отменено взимание платы за проезд по территории республики для узбекского грузового транспорта, перевозящего сельхозпродукцию. Об этом на встрече сотрудников департамента таможенного контроля по Южно-Казахстанской обл. и южно-казахстанского управления транспортного контроля с предпринимателями-участниками внешнеэкономической деятельности сообщил заместитель начальника управления транспортного контроля по ЮКО Валерий Байымбетов.

По словам В. Байымбетова, казахстанская сторона в одностороннем порядке отменила взимание платы за проезд по территории страны. Он напомнил, что Казахстан обращался к руководству Узбекистана с предложением отменить плату за проезд по территории обеих республик на паритетных началах. Предлагалось, что Казахстан бесплатно пропускает тысячу узбекских автомашин, Узбекистан – тысячу казахстанских. Конкретного ответа не последовало.

Казахстан первым сделал жест доброй воли в надежде, что руководство соседней республики поддержит это начинание, сообщил В. Байымбетов. Плата за проезд по территории Узбекистана для казахстанских грузовых автомашин составляет 300 долл. KZ-today, 29.6.2005г.

– Состоялось открытие нового международного аэропорта Астаны. По словам президента Казах-

стана Нурсултана Назарбаева, «аэропорты являются визитной карточкой любого государства. Я хочу быть уверенным, что мировые авиакомпании обратят внимание (на аэропорт) и сделают его транзитным пунктом между Европой и Дальним Востоком, Юго-Восточной Азией и Ближним Востоком». Здание пассажирского терминала международного аэропорта Астаны состоит из подвального уровня, двух основных пассажирских и третьего уровня VIP. Пассажирский терминал оснащен телескопическими трапами. Пропускная способность аэровокзала – до 1 тыс. пассажиров в час пик. Двухэтажное здание грузового терминала имеет емкость склада 600 т., суточный оборот 300 т. Аэропорт Астаны единственный в Казахстане и второй в СНГ (после Домодедово) получил сертификацию соответствия международным стандартам ИСО 90001. KZ-today, 3.2.2005г.

**Сотрудничество в сфере транспорта – один из важных предметов обсуждения на предстоящем саммите ШОС. Введена в эксплуатацию государственная автотрасса Ляньюньган (пров.Цзянсу, Восточный Китай)-Хоргос (Синьцзян-Уйгурский автономный район) – китайский участок нового «Шелкового пути». Сдана в эксплуатацию автомагистраль, соединяющая Китай и Таджикистан, началась прокладка автодороги Китай-Кыргызстан-Узбекистан, подписаны контракты о строительстве и реконструкции автострад Таджикистан-Кыргызстан и Таджикистан-Узбекистан, обсуждается возможность прокладки железной дороги, пересекающей территорию Казахстана с востока на запад, и железнодорожной магистрали Китай-Кыргызстан-Узбекистан.**

**Агентство Синьхуа, 15.6.2006г.**

**Представители Китая и Казахстана по итогам переговоров в г.Урумчи – административном центре Синьцзян-Уйгурского автономного района (Северо-Западный Китай) достигли соглашения об открытии 11 сент. 11 новых пассажирских и 11 грузовых автомобильных маршрутов между двумя странами. Китай и Казахстан будут связывать 33 пассажирские и 31 грузовая линии.**

**Агентство Синьхуа, 12.6.2006г.**

**В ближайшие 5 лет в Западном Китае проведут реконструкцию Чэндуского, Сианьского, Куньминского, Урумчийского и других 23 аэропортов, обслуживающих международные и внутренние авиалинии; будут также построены 28 новых аэропортов для внутренних линий. В ближайшие 5 лет пассажиро- и грузооборот аэропортов Западного Китая ежегодно будет возрастать в среднем на 8 и 12%. Парк самолетов для внутренних линий увеличится на 40 ед. В Синьцзян-Уйгурском автономном районе (Северо-Западный Китай) будут построены, расширены и реконструированы 12 аэропортов.**

**Агентство Синьхуа, 29.5.2006г.**

## Киргизия

– Премьер-министр Киргизии Феликс Кулов 30 нояб. ознакомился с проблемами реализации проекта строительства трансконтинентальной магистрали – Китайско-Киргизско-Узбекской железнодорожной линии. Предполагается, что на возведении и обслуживании стройки будут задействованы 150 тыс.чел. Власти Киргизии видят необходимость строительства железной дороги с целью выхода из транспортного тупика и получения возможности зарабатывать на прохождении через свою территорию транзитных грузов. В соответствии с межправительственным меморандумом о совместном проведении исследований и предпроектных работ по строительству железнодорожной линии были созданы возглавляемая киргизской стороной совместная рабочая комиссия и трехсторонняя совместная экспертная группа, которая выполнила возложенные на нее задачи по выбору направления и исследованию осуществимости проекта новой железнодорожной линии.

Определена следующая программа по реализации проекта новой железнодорожной линии: изучение жизнеспособности и осуществимости новой железнодорожной линии; выбор направления железнодорожной линии; решение политического и юридического вопроса – подписание трехстороннего соглашения о проекте Китайско-Киргизско-Узбекской железнодорожной линии; разработка полного технико-экономического обоснования; строительство железнодорожной линии и ввод в эксплуатацию. ИА Regnum, 30.11.2005г.

## Китай

– Как сообщили в министерстве железных дорог КНР, в январе-июне этого года в отрасли строительства железных дорог было освоено 62,19 млрд. юаней (1 долл. США=8 юаней) инвестиций, что в 2,9 раза больше по сравнению с аналогичным периодом пред.г. Заметными успехами железнодорожного строительства стали ввод в эксплуатацию железнодорожной магистрали Цинхай-Тибет и завершение электрификации железной дороги Пекин-Шанхай.

Согласно опубликованному в начале года министерством железных дорог годовому плану, в 2006г. планируется вложить 160 млрд. юаней в прокладку рельсов протяженностью 1400 км., электрифицировать 3860 км. железных дорог, сдать в эксплуатацию новые линии протяженностью 1436 км. В 2006-10гг. железнодорожные ведомства намерены реализовать более 200 проектов, в т.ч. 28 специальных линий пассажирских перевозок, общий объем инвестиций в строительство которых достигнет 1,25 трлн. юаней. Агентство Синьхуа, 12.7.2006г.

– В начале июля на 5 мес. раньше намеченного срока завершена укладка дорожного полотна второй автотрассы через пустыню Такла-Макан в Синьцзян-Уйгурском автономном районе (СУАР).

С начала реализации этого проекта с июня пред.г. общая сумма инвестиций в сооружение этой автотрассы составила 436 млн. юаней (1 долл. = 7,99 юаня), в частности в первой половине этого года объем инвестиций составил 220 млн. юаней. Общий объем инвестиций в строительство этой автотрассы протяженностью в 423,5 км. оценивается в 1,05 млрд. юаней. Ожидается, что автотрасса будет сдана в эксплуатацию в сент. 2007г. Агентство Синьхуа, 6.7.2006г.

– Замсекретаря комитета КПК Тибетского автономного района Тубтань Цэван 5 июля во второй половине дня в Лхасе дал интервью. Он заявил, что центральное правительство разработало правильную стратегию управления Тибетом, обеспечивающую стабильность в Тибете и стимулирующую быстрое социально-экономическое развитие в этом районе. В течение последних 10 с лишним лет ежегодный рост ВВП Тибета составлял более 10%, особенно в последние 5 лет достиг 12%. Тибет переживает наилучший в истории период стабильного развития, характеризующийся социальной стабильностью, экономическим развитием, спокойной жизнью и мирным трудом народа.

Касаясь открытия движения по Цинхай-Тибетской железной дороге, Тубтань Цэван сказал, что в прошлом даже не смели мечтать о том, что можно построить железную дорогу на Цинхай-Тибетском нагорье, расположенном на высоте 4000 м. над уровнем моря, а сегодня мечта уже превратилась в действительность. Сегодня хотя по степени развития транспорта Тибет еще отстает от внутренних районов страны, но уже имеются автомобильные, железнодорожные и авиационные транспортные пути и объекты.

Развитие транспортной системы несомненно приносит этому району необыкновенно редкие исторические шансы социального и экономического развития, сейчас мы должны подумать, как хорошо использовать эту железнодорожную линию – «линию счастья» для жителей Тибета, как следует управлять ею и выявлять ее роль.

Тубтань Цэван отметил, что Цинхай-Тибетская железная дорога позволяет сблизить соотечественников Тибета и народы всей страны. Она будет играть весьма важную роль для развития тибетской экономики, содействовать росту сельского хозяйства и животноводства в районах вдоль этой магистрали, повышению качества и эффективности отрасли туризма Тибета. «Женьминь Жибао», 6.7.2006г.

– Возможное потепление климата на земном шаре в ближайшие 50 лет окажет влияние и на зону вечной мерзлоты на Цинхай-Тибетском нагорье, и потому при проектировании и прокладке железнодорожной магистрали Цинхай-Тибет учитывался данный фактор. Об этом сообщил Чжу Чжэньшэн, представитель Канцелярии руководящей группы по строительству железной дороги Цинхай-Тибет при министерстве железных дорог КНР. По его словам, при укладке железнодорожного полотна и

возведении мостов в зоне мерзлоты применялись особые материалы и технологии, которые позволят адаптироваться в условиях изменений, вызванных возможным глобальным потеплением климата.

Магистраль Цинхай-Тибет пролегает через зону мерзлоты на протяжении 550 км. Качество строительных работ находится под контролем и соответствует установленным стандартам. Поезда будут проходить через зону вечной мерзлоты со скоростью 100 км/ч. Агентство Синьхуа, 30.6.2006г.

– Эксплуатация железной дороги Цинхай-Тибет начнется 1 июля – на год раньше запланированной даты. Досрочное завершение проекта, по мнению экспертов, является свидетельством дальнейшего укрепления комплексной мощи государства.

Идея прокладки железной дороги на Цинхай-Тибетском нагорье родилась полвека назад. Однако из-за ограниченных экономических возможностей страны и технических сложностей проект приходилось дважды снимать с повестки дня. Окончательное решение о реализации этого дорогостоящего проекта, стоимость которого составляет 33 млрд. юаней (1 ам. долл. – 8,1 юаня), правительство приняло только в нояб. 2000г. Даже тогда существовало множество проблем – от экономических до экологических.

Еще 5-6 лет назад железная дорога Цинхай-Тибет могла показаться чересчур дорогой, говорит руководитель исследовательского центра при Комитете КПК Тибетского автономного района Сунь Юн. Однако когда один за другим строились участки дороги, с превышением графика шло или завершилось строительство серии грандиозных объектов: гидроузла «Сянься» («Три ущелья»), канала для переброски вод «Юг-Север», газопровода «Запад-Восток».

Как и в случае с железной дорогой Цинхай-Тибет, строительство газопровода «Запад-Восток» стоимостью 140 млрд. юаней завершилось на год раньше запланированного срока. Успешно идет строительство и гидроузла «Санься» стоимостью 180 млрд. юаней.

Эксперты не ставят под сомнение тот факт, что открытие железной дороги Цинхай-Тибет будет способствовать формированию новой точки экономического роста в Западном Китае. В рамках масштабного освоения этого региона страны за прошедшие 5 лет был дан старт реализации 60 проектов общей стоимостью 850 млрд. юаней. Только на прокладку железных дорог в нынешнем году планируется затратить 160 млрд. юаней.

Укреплению государственной мощи способствует, в первую очередь, быстрое развитие национальной экономики. В 2005г. ВВП Китая достиг 18,23 трлн. юаней или более 10 тыс. юаней в пересчете на душу населения. В рейтинге держав по показателю комплексной государственной мощи, обнародованном Академией общественных наук КНР, Китай занял 6 место, впервые опередив Японию.

Помимо финансового обеспечения, не менее серьезная проблема при строительстве железной

дороги Цинхай-Тибет была связана с зоной вечной мерзлоты. Однако не правы оказались западные СМИ, предсказавшие крах этого проекта из-за невозможности пробить туннель в районе ледяной горы, где толщина льда превышает 150 м. К сведению, средняя скорость движения по магистрали будет достигать 120 км. (аналогичный показатель составляет 40-60 км. в России и других странах.)

Во время строительства магистрали 1,54 млрд. юаней было выделено на цели охраны окружающей среды. Об эффективности принятых мер свидетельствует современное удовлетворительное состояние нагорья.

Преодоление финансовых, технических и экологических трудностей стало действенной гарантией того, что железная дорога будет введена в эксплуатацию на год раньше запланированного срока, убеждены эксперты. Агентство Синьхуа, 27.6.2006г.

– Большая часть района вдоль железной дороги Цинхай-Тибет – самой высокогорной в мире железнодорожной магистрали – будет охвачена сетью мобильной телефонной связи. Как сообщил начальник Управления связи провинции Цинхай Юань Жуйцин, участок железной дороги Голмуд-

горы Тангла обеспечен услугами телекоммуникационной сети. Тибетский филиал Китайской компании мобильной связи вложил 50 млн. юаней (6,25 млн. долл.) в совершенствование сети, чтобы 85% тибетского участка магистрали было охвачено телефонной сетью GSM. Данный проект будет завершён 25 июня этого года.

По словам представителя Управления связи Тибетского автономного района, создание сети мобильной телефонной связи вдоль железной дороги не только создаст удобства местным жителям и пассажирам, но и сыграет важную роль в случае возможных чрезвычайных ситуаций. Агентство Синьхуа, 26.6.2006г.

– Город Кашгар СУАР, который был связующим узлом центрального и южного участка Шелкового пути в древности, уже стал «форпостом» Китая в сфере расширения и развития внешней торговли с Евразийскими странами и регионами. На днях таможенные органы в четырех пограничных пунктах южной части СУАР совместно объявили, что они готовы оптимизировать таможенные операции в г.Кашгар для обеспечения удобства и упрощения внешней торговли с соседними странами в районах Центральной и Южной Азии с центром в г.Кашгар.

Начальник таможенного управления г.Кашгар Мэй Вэйпин отметил: «Главные таможенные операции трех пограничных пунктов в южной части СУАР – Тургат, Хунджераб и Иркештан – будут сосредоточены на таможне Кашгар. Это обеспечит повышенную пропускную эффективность таможни и стимулирует развитие экономических и торговых связей южной части СУАР с внешним миром».

Кашгар граничит с Пакистаном, Афганистаном, Кыргызстаном и другими странами. Географическое преимущество города заключается в том, что он обладает пятью пограничными пунктами, а также соседствует с 8 странами. Поэтому Кашгар рассматривается окном Китая на Запад и опорным пунктом усиления сотрудничества с Центральной и Южной Азией.

В целях восстановления современного «Шелкового пути» с центром в г.Кашгар в 2005г. город реализовал 258 проектов по привлечению иностранных инвестиций. Общий объем товарооборота города вырос на 36% по сравнению с уровнем пред.г. Зампредседателя райкома Кашгар Дин Сибинь отметил, что строящиеся четыре промышленных парка уже привлекают крупные отечественные и зарубежные предприятия, ожидается поставка большого числа различных товаров на рынок Центральной и Южной Азии.

Удобные пути и сообщения тоже являются необходимыми условиями для освоения нового «Шелкового пути». Ныне проекты по строительству железнодорожных магистралей Китай-Пакистан и Китай-Кыргызстан-Узбекистан, которые берут начало в Кашгар, уже включены в план развития государства. Кашгар активно стремится к открытию железнодорожных линий для грузо- и пассажирских

**Общая протяженность скоростных автодорог в Китае составляет более 40 тыс.км., по этому показателю Китай занимает 2 место в мире. За 2003-05гг. были проложены цементные дороги общей протяженностью 630 тыс.км. в сельских районах, или в два раза больше общей протяженности подобных дорог, построенных за 53г. (1949-2002гг.).**

**«Женьминь Жибао», 16.5.2006г.**

**После проведенного в Китае 2г. назад пятого по счету повышения скорости движения поездов пропускная способность железных дорог увеличилась: пассажирские перевозки выросли на 18,5%, грузовые – на 15%. На железных дорогах страны общей протяженностью 7700 км. поезда могут развивать скорость до 160 км./час и выше.**

**Синьхуа, 19.4.2006г.**

**Китай приступает к реализации нового масштабного проекта строительства скоростной железной дороги Пекин-Шанхай. Общий объем инвестиций в эту крупнейшую программу 11 пятилетнего плана социально-экономического развития КНР (2006-10гг.) составит 140 млрд. юаней (17,5 млрд.долл.).**

**По завершении строительства, которое намечено на 2010г. – год проведения в Шанхае Всемирной выставки ЭКСПО-2010, время в пути между двумя главными мегаполисами страны сократится для пассажиров железнодорожного экспресса Пекин-Шанхай до 5 часов. Максимальная скорость движения составов по проекту достигает 350 км. в час. Номинальная нагрузка железной дороги рассчитана на перевозку 1,6 млн.чел. ежегодно в обоих направлениях.**

**Прайм-ТАСС, 10.4.2006г.**

перевозок, непосредственно ведущих в Чжэнчжоу, Чэнду, Шанхай и Пекин. Кроме того, на базе действующей авиалинии Кашгар-Карачи (Пакистан) ожидается открытие прямых авиарейсов из Кашгар в Нью-Дели, Душанбе и Ташкент, и другие города соседних стран.

«Вслед за открытием двух линий морских грузоперевозок из Кашгар в два морских порта Пакистана Китай готов открыть две линии пассажирских перевозок из Кашгар в Пакистан. Общее количество международных грузовых транспортных линий в СУАР увеличено до 79», – отметил зам. заведующего отделом по внешним перевозкам Управления по автодорожным магистралям СУАР.

В истории Шелковый путь проходил по двум маршрутам – южному и северному. Первый вел из южной части СУАР по южному направлению на Индийское море через территорию Индии и Пакистана, другой маршрут проходил по северному направлению через территорию Казахстана и других стран Центральной Азии в Европу. Китай посредством СУАР открыл окно во внешний мир и соединил внутренние районы Китая с Индией, странами Центральной Азии и Европы.

Общая обстановка внешней открытости Китая перестанет ограничиваться лишь восточными воротами страны, но протянется от восточных до западных форпостов Китая. Кашгар и пять соседних стран, Таджикистан, Пакистан, Индия и др., находятся в одной экономической зоне, обладающей огромным потребительским рынком в 1 млрд. чел. и пятью пограничными пунктами. В 2005г. общий размер товарооборота СУАР достиг 7,94 млрд. долл. Ныне Китай подписал двусторонние правительственные соглашения о торгово-экономическом сотрудничестве и защите инвестиций с Казахстаном, Кыргызстаном, Узбекистаном, Таджикистаном и Туркменистаном, постепенно совершенствуются законодательные рамки в торговой и экономической сферах.

Кашгар является окном открытости Китая на запад и международным коридором в Центральную, Южную и Западную Азию, в Европу. Он славится тем, что по нему проходил некогда древний торговый коридор – «Шелковый путь». До открытия мореплавания в XVв. г. Кашгар функционировал как важный международный торговый центр на Западе Китая. Известный итальянский путешественник Марко Поло в своих записках так описывал процветающий Кашгар: «Здесь сконцентрировано большое количество людей и товаров», – поэтому он называл город «Восточным Каиром». Китайский информационный интернет-центр, 20.6.2006г.

– Древний «Шелковый путь» служил важным мостом, содействовавшим экономическим и культурным обменам между Западом и Востоком. Спустя 2000 лет новый «Шелковый путь», пересекающий территорию 40 стран и регионов Центральной Азии и Европы, становится «самым длинным в мире экономическим коридором, имеющим наибольший потенциал развития».

На территории стран-участниц ШОС – важной составной части этого «экономического коридора» – формируется новый «Шелковый путь», включающий протяженный нефтепровод, а также автодорожную и железнодорожную магистрали, соединяющие восточное побережье Китая с Центральной Азией, которые заменили древние караваны и стали мощным двигателем регионального экономического развития.

Сотрудничество в сфере транспорта – один из важных предметов обсуждения на предстоящем саммите ШОС. Введена в эксплуатацию государственная автотрасса Ляньюньган (пров. Цзянсу, Восточный Китай)-Хоргос (Синьцзян-Уйгурский автономный район)-китайский участок нового «Шелкового пути»; сдана в эксплуатацию автомагистраль, соединяющая Китай и Таджикистан; началась прокладка автодороги Китай-Кыргызстан-Узбекистан; подписаны контракты о строительстве и реконструкции автострад Таджикистан-Кыргызстан и Таджикистан-Узбекистан; обсуждается возможность прокладки железной дороги, пересекающей территорию Казахстана с востока на запад, и железнодорожной магистрали Китай-Кыргызстан-Узбекистан.

Новая Евразийская трансконтинентальная железнодорожная магистраль протяженностью 11 тыс. км., которая берет начало на восточном побережье Китая, проходит через Казахстан, Россию, Белоруссию, Польшу, Германию и кончается в нидерландском Роттердаме, является второй после Транссибирской железной дороги магистралью, связывающей Азию и Европу. Она позволяет на 50% сократить время и расстояние по сравнению с морским путем. Агентство Синьхуа, 15.6.2006г.

– Представители Китая и Казахстана по итогам переговоров в г. Урумчи – административном центре Синьцзян-Уйгурского автономного района (Северо-Западный Китай) достигли соглашения об открытии 1 сент. 11 новых пассажирских и 11 грузовых автомобильных маршрутов между двумя странами. Их число достигнет 64. По этому показателю Казахстан будет лидировать среди стран Центральной Азии, которые открыли международные автотрассы, связывающие их с Китаем. Китай и Казахстан будут связывать 33 пассажирские и 31 грузовая линия. Агентство Синьхуа, 12.6.2006г.

– Восстановление Шелкового пути. Автор – координатор агентств ООН и постоянный представитель ПРООН в Китае Халид Малик. ПРООН претворяет в жизнь Программу развития региона Шелкового пути, которая имеет своей целью координацию усилий Китая и пяти стран Центральной Азии по восстановлению этого древнего маршрута. В течение длительного времени постоянно укрепляется сотрудничество между Китаем и странами Центральной Азии в области нефти и энергетики. В октябре пред.г. Китай приобрел компанию «Петро Казахстан» и построил газопровод между двумя странами. Президент Туркменистана С. Ниязов недавно во время пребывания в Пекине предложил

строительство газопровода в Китай, по которому Туркменистан будет поставлять природный газ из бассейна Амударьи в КНР через Синьцзян-Уйгурский автономный район.

Резкий рост спроса Китая на энергоресурсы и потребности стран Центральной Азии в их развитии способствуют тому, что обе стороны получают выгоду из такого сотрудничества. В действительности страны Центральной Азии могут поставлять не только нефть и природный газ, они могут сотрудничать с Китаем в самых разнообразных сферах и во все большей степени в интересах развития и процветания. С 1991г., когда страны Центральной Азии провозгласили независимость, они неизменно прилагают усилия к развитию внешней торговли и инвестициям. Инвестиционный форум региона Шелкового пути, который открылся 7 июня с.г. в г.Сиань (административный центр пров.Шэньси), предоставит больше шансов для будущего сотрудничества.

Шелковый путь на протяжении нескольких столетий был единственным торговым коридором между Римской империей на западе и Древним Ки-

**На конец 2005г. общая протяженность шоссе в Китае составила 1,92 млн.км., в т.ч. скоростных автодорог – 41 тыс.км. В годы 10 пятилетки было построено 24,7 тыс.км. скоростных автодорог, что в 1,5 раза превысило объемы строительства в 8-9 пятилетках.**

**Синьхуа, 30.3.2006г.**

**В период 11 пятилетке (2006-10гг.) Синьцзян-Уйгурский автономный район (Северо-Западный Китай) выделит 55 млрд. юаней (6,875 млрд.долл.США) на строительство и реконструкцию дорог общей протяженностью 42 тыс.км.**

**Синьхуа, 27.2.2006г.**

**В ближайшие 5 лет Китай будет ежегодно закупать 100 авиалайнеров.**

**Объем пассажирских перевозок гражданской авиации Китая в 2005г. составил 138 млн.чел., что больше в 2 раза по сравнению с 2000г.**

**Явно поднялся уровень авиационной безопасности. Постепенно улучшалось качество обслуживания. Средний коэффициент регулярности выполнения рейсов не ниже 80%. Быстро расширяется авиационный парк. На конец 2005г. в этой отрасли насчитывалось 863 транспортных самолета, или на 336 самолетов больше, чем в 2000г.**

**«Женьминь Жибао», 14.2.2006г.**

**Как сообщили в управлении железных дорог Хухото, в течение 3 лет Китай намерен вложить 20 млрд. юаней (2,5 млрд.долл.США) в железнодорожное строительство в автономном районе Внутренняя Монголия. За прошедшие 30 лет данное ведомство выделило на инфраструктурное строительство 5 млрд. юаней.**

**Синьхуа, 4.1.2006г.**

таем. По нему торговцы везли шелк, благородные металлы, изделия из нефрита и другие товары; художники и искусные мастера в процессе культурных обменов создали огромное количество замечательных произведений искусства; дипломаты искали возможности заключения политических союзов; благодаря Шелковому пути получили распространение различные религии. Именно на тот момент пришелся пик его расцвета. После достаточно продолжительного периода относительного покоя наступила пора восстановления Шелкового пути, в XIII в. по нему в Китай прибыл Марко Поло.

Страны Центральной Азии богаты полезными ископаемыми, сельскохозяйственной продукцией, водными ресурсами и ресурсами электроэнергетики. Таджикистан и Кыргызстан – одни из главных стран-экспортеров алюминия и золота. Кроме того, при условии полного использования водных ресурсов в этих двух странах можно удовлетворить нужды региона или даже подключить страны, находящиеся вне его. 50-миллионное население пяти государств Центральной Азии (Казахстана, Кыргызстана, Таджикистана, Туркменистана и Узбекистана) – это людские ресурсы, обладающие творческим сознанием и высокими профессиональными качествами, это огромный потенциальный рынок для китайских товаров, будущий важнейший торговый партнер Китая.

Китай может помочь странам Центральной Азии в выявлении их потенциальных возможностей. Использование этих шансов и строительство инфраструктурных объектов в данном регионе отвечают интересам Китая. Стабильные и жизнеутверждающие отношения между государствами Центральной Азии означают спокойствие на китайской границе.

Перспективы сотрудничества очень широки, одновременно имеют место и препятствия в торгово-экономическом сотрудничестве между Китаем и странами Центральной Азии. Это и улучшение работы транспорта, осуществление стандартизации и унификации торговых положений. Более свободное пересечение границ будет способствовать развитию туризма и улучшению работы транспорта внутри и вне региона. Открытость Центральной Азии создаст новый, высокоэффективный транспортный коридор между Европой и Азией, который позволит экономить время и средства, предоставит государствам Центральной Азии больше торговых шансов. С универсальной туристической визой можно будет совершать удобное путешествие между регионами, от этого, естественно, выиграет местный туризм. Это как раз те цели, к реализации которых прилагает усилия Программа развития региона древнего Шелкового пути.

Древний Шелковый путь – пример успешного регионального сотрудничества, он был основан на уважении культуры друг друга, свободном перемещении идей, товаров и талантов. У Китая и стран Центральной Азии появился шанс восстановить его процветание. Первым шагом к созданию тес-

ных связей может стать сотрудничество в области энергетики. Из освоения и использования потенциальных ресурсов региона все страны, находящиеся на Шелковом пути, получают выгоду. Новый Шелковый путь соединит Азию, Средний Восток и Европу. «Женьминь Жибао», 7.6.2006г.

– В ближайшие 5 лет в Западной Китае проведут реконструкцию Чэндуского, Сианьского, Куньминского, Урумчийского и других 23 аэропортов, обслуживающих международные и внутренние авиалинии; будут также построены 28 новых аэропортов для внутренних линий. Об этом сообщили на Международном форуме по вопросам строительства аэропортов в Западной Китае. В нем приняли участие представители более 50 зарубежных авиакомпаний.

В ближайшие 5 лет пассажиро- и грузооборот аэропортов Западной Китая ежегодно будет возрастать в среднем на 8 и 12%. Парк самолетов для внутренних линий увеличится на 40 ед. В Синьцзян-Уйгурском автономном районе (Северо-Западный Китай) будут построены, расширены и реконструированы 12 аэропортов. В частности будет выделено 2,6 млрд. юаней (324 млн.дол.) на расширение международного аэропорта г.Урумчи. Строительство аэропортов в Западной Китае сулит большие коммерческие возможности зарубежным самолетостроительным предприятиям, компаниям по предоставлению авиационных услуг и по производству оборудования аэропортов. Агентство Синьхуа, 29.5.2006г.

– По самой высокогорной в мире железной дороге – Цинхай-Тибетской магистрали (ЦТМ), которая будет на днях сдана в эксплуатацию, начнут курсировать специально оборудованные экскурсионно-прогулочные поезда. Для одного человека стоимость однодневного проезда в таком роскошном, оборудованном на уровне «5-звездных» отелях, поезде составит 1000 долл. США. Эту информацию подтвердили на днях в правительстве пров.Цинхай (Северо-Западный Китай).

На создание этого экскурсионно-прогулочного поезда, способного развивать скорость до 160 км. в час, потребовалось более 700 млн. юаней (1 долл. = 8,01 юаня); поезд рассчитан на 100 пассажиров.

Длина участка ЦТМ, высота которого над уровнем моря превышает 4000 м., составляет 960 км. При передвижении на такой высоте возникает серьезная проблема нехватки кислорода. С учетом данного фактора на указанном маршруте все вагоны упомянутого туристического поезда снабжены современным оборудованием по насыщению воздуха кислородом.

Все стекла в окнах этого фешенебельного поезда, дизайн которого выдержан в тибетском стиле, предохраняют от сильного ультрафиолетового излучения, которое характерно для Цинхай-Тибетского нагорья. Эксплуатация такого поезда начнется в апр.-мае 2007г. Поезд будет курсировать по ЦТМ раз в два дня. Агентство Синьхуа, 19.5.2006г.

– Общая протяженность скоростных автодорог в Китае составляет более 40 тыс.км., по этому показателю Китай занимает 2 место в мире. За 2000-05гг. общий объем капиталовложений Китая в основные фонды отрасли коммуникаций превысил 2,23 трлн. юаней (1 долл. = 7,9982 юаня), или больше общей суммы капвложений за первые 51г. после создания Нового Китая.

В 2005г. общая протяженность скоростных автострад в стране достигла 41 тыс.км., и по этому показателю Китай занял 2 место в мире; за 2003-05гг. были проложены цементные дороги общей протяженностью 630 тыс.км. в сельских районах, или в два раза больше общей протяженности подобных дорог, построенных за 53г. (1949-2002гг.).

Запланировано, что в будущие пять лет протяженность действующих автодорог в Китае будет увеличена еще на 380 тыс.км., таким образом общая протяженность автодорог, как предполагается, достигнет 2,3 млн.км. «Женьминь Жибао», 16.5.2006г.

– 27 апр. начальник Забайкальской железной дороги – филиала ОАО «Российские железные дороги» Сергей Тимофеев начал весенний комиссионный осмотр самого грузонапряженного на магистрали Читинского отделения, которое осуществляет перевозки грузов в Китай. Как сообщили в пресс-службе ЗабЖД, одна из основных задач осмотра – обеспечить надежность и бесперебойность этих перевозок.

В I кв. 2006г. по Читинскому отделению в КНР было доставлено на 26% грузов больше, чем за аналогичный период 2005г. В апреле грузопоток продолжает расти. Увеличение идет, в основном, за счет лесных грузов и металла. В соответствии с графиком поставок постепенно растут и перевозки сырой нефти.

В 2006г. в развитие инфраструктуры Читинского отделения компания «Российские железные дороги» вложит 6,5 млрд.руб. Более 4,5 млрд. из этих инвестиционных средств будет потрачено на комплексную реконструкцию участка Карымская-Забайкальск, по которому осуществляются перевозки грузов в Китай. В процессе реконструкции предусмотрена электрификация этого участка от станции Тарская до станции Борзя.

Рост грузоперевозок в Китае через пограничный железнодорожный переход Забайкальск-Маньчжурия в ближайшие годы обусловлен еще и тем, что на территории Забайкалья подготовлены к разработке 7 крупных месторождений полезных ископаемых. Уже достигнуты договоренности, что два из них будут поставлять железную руду и уголь в Китай. ИА Regnum, 28.4.2006г.

– В Тегеране подписан договор об условиях закупки в Китае 50 двухэтажных пассажирских самоходных вагонов (железнодорожных автобусов). Об этом сообщает агентство «Парс» со ссылкой на данные СМИ КНР. Стоимость контракта составляет 60 млн.долл., из которых 85% будут оплачены за счет китайского товарного кредита. Срок поставки

этих вагонов составляет 28 мес. В стоимость контракта входят также запасные детали, специальный инструмент и гарантийное техническое обслуживание. В сообщении отмечается, что подписание этого контракта имеет большое политическое значение, т.к. фактически является ответом КНР на сильное политическое давление со стороны США по поводу иранской ядерной программы и экономических санкций в отношении Ирана. ИА Regnum, 26.4.2006г.

– В Китае 18 апр. официально сдана в эксплуатацию очередная железнодорожная магистраль в направлении Восток-Запад, соединившая Нанкин (пров.Цзянсу) и Сиань (пров.Шэньси). Новая магистраль – один из приоритетных проектов строительства в 10 пятилетке (2001-05гг.). Она пролегла по территории провинций Цзянсу, Аньхой, Хэнань, Хубэй и Шэньси. Новая железная дорога вхо-

**Введена в эксплуатацию первая скоростная автомагистраль между г.Наньнин Гуанси-Чжуанского автономного района и КПП Юйгуань на границе Китая и Вьетнама; трасса подведена к вьетнамскому шоссе.**

**Капиталовложения в шоссе протяженностью 179,2 км. составили 3,714 млрд. юаней (1 долл.США = 8,07 юаня). Автотрасса имеет 4 полосы движения. После открытия этой автотрассы вдвое сократится время пути из г.Наньнин до границы Китая и Вьетнама.**

**Синьхуа, 29.12.2005г.**

**Сдана в эксплуатацию автотрасса между Чунсихэ и Цзуньи пров.Гуйчжоу, открыто сообщение по скоростной автостраде общей протяженностью 1314 км., ведущей к морю, которая соединяет г.Чунцин, провинцию Гуйчжоу и Гуанси-Чжуанский автономный район в Юго-Западном Китае. После ввода в строй новой скоростной автомагистрали время движения между Чунцином и Чжаньцзяном составляет 15 часов. Раньше на езде на машине по 440 км. дороге между Чунцином и Гуйяном нужно было тратить 1-2 дня.**

**«Женьминь Жибао», 27.12.2005г.**

**Синьцзян-Уйгурский автономный район (СУАР) планирует выделить в ближайшие 20 лет 200 млрд. юаней на строительство Нового шелкового пути. Планируется построить скоростные автодороги, которые, проходя через Ганьсу и Внутреннюю Монголию, соединяют Урумчи с Пекином. Это позволит расширить связь между Синьцзяном и Пекином, а также восточным районом страны, укоротить морской путь из Синьцзяна и Центральной Азии.**

**Новый шелковый путь представляет собой современную дорожную сеть, соединяющую внутренний район Китая с промышленным центром Западной Европы. Протяженность пути на территории Китая составляет 4395 км., в частности синьцзянский участок – 1476 км. Это также самая длинная автомагистраль государственного значения в стране.**

**«Женьминь Жибао», 26.12.2005г.**

дит в десятку крупнейших проектов в рамках масштабного освоения Западного Китая. В министерстве железных дорог КНР выразили уверенность, что новая магистраль Нанкин-Сиань сделает еще более тесными связи районов дельты реки Чжуцзян и дельты реки Янцзы с центральными и западными регионами страны. Синьхуа, 19.4.2006г.

– После проведенного в Китае 2г. назад пятого по счету повышения скорости движения поездов пропускная способность железных дорог увеличилась: пассажирские перевозки выросли на 18,5%, грузовые – на 15%. Об этом сообщили в министерстве железных дорог КНР. Данная мера была введена 18 апр. 2004г. и дала новый стимул продолжительному и быстрому развитию народного хозяйства. В 2005г. пассажирооборот железных дорог достиг 1,154 млрд.чел., увеличившись на 18,7% по сравнению с уровнем, зарегистрированным до повышения скорости движения поездов. Грузооборот составил 2,686 млрд.т. Благодаря принятым мерам на железных дорогах страны общей протяженностью 7700 км. поезда могут развивать скорость до 160 км./час и выше. Синьхуа, 19.4.2006г.

– После 5-часового полета 11 апр. в 11:30 по пекинскому времени в Международном аэропорту Урумчи приземлился пассажирский рейс из Москвы. Таким образом, восстановлено авиасообщение между административным центром Синьцзян-Уйгурского автономного района (СУАР) и столицей России, открытое в 1994г., но 2г. назад приостановленное в результате вспышки атипичной пневмонии.

Сегодняшнее событие, как сказал гендиректор синьцзянского филиала китайской Южной авиакомпании Су Мин, стало подарком по случаю проходящего «Года России в Китае» и символизирует открытие нового воздушного коридора, связавшего Западный Китай с Россией. По его словам, возобновление авиалинии будет способствовать повышению уровня обмена и сотрудничества СУАР с российскими регионами в торгово-экономической, научно-технической и культурной областях.

Эксперты отметили, что из-за отсутствия удобного транспортного сообщения уровень торгово-экономического сотрудничества между Синьцзяном и российскими регионами остается сравнительно низким. По статистическим данным, в перд.г. объем торговли между ними составил только 1% общего товарооборота Китая и России, лишь 2 предприятия СУАР вложили инвестиции в российскую экономику. Синьхуа, 12.4.2006г.

– Управление коммуникаций Синьцзян-Уйгурского автономного района (СУАР) уже дало поручение подготовить научно-техническое обоснование проекта новой автодороги, которая бы соединила Китай и Россию. Ее строительство станет предпосылкой для открытия КПП в западной части китайско-российской границы, что потребует один-два года. Протяженность новой транснациональной транспортной линии составит 260 км., из которых уже существуют 140 км. Правительство СУАР гото-



во ассигновать 1 млрд. юаней на прокладку оставшихся 120 км. шоссе.

На 55-км. участке западной части границы двух стран сейчас пока не существует ни одного контрольно-пропускного пункта, поэтому сухопутные грузовые перевозки здесь осуществляются в основном через Казахстан, что ведет к повышению себестоимости коммерческой деятельности.

На протяжении ряда лет обсуждается возможность строительства прямого транспортного коридора из России в Китай по территории российского Горного Алтая, который граничит на юге с СУАР. Предполагается, что дорога пройдет через плато Укок и пересечет границу на перевале Канас. Противники строительства дороги ссылаются на то, что плато Укок входит в Список всемирного наследия ЮНЕСКО и объявлено так называемой «зоной покоя». На плато располагается большое количество археологических памятников, и именно здесь археолог Наталья Полосьмак обнаружила мумию «алтайской принцессы».

Многие алтайцы считают плато святым местом и даже землетрясения осени 2003г. связывают с тем, что люди потревожили «дух принцессы Кадын», выкопав ее из земли и выставив на всеобщее обозрение в Институте истории и археологии СО РАН. Власти республики Алтай также негативно относятся к идее строительства дороги через плато и, в свою очередь, предлагают наладить сообщение с Китаем через Монголию по маршруту Ташанта-Ульгий (МНР)-Кобдо (МНР)-Тайкишкен (КНР). Тем не менее, прямая дорога на Китай могла бы оживить экономику республики, а также вернуть к жизни депрессивные западные районы региона. ИА Regnum, 12.4.2006г.

– По информации Главного государственного управления гражданской авиации, отечественные ведомства гражданской авиации проложили новый региональный навигационный авиамаршрут, обещающий стать новым воздушным коридором, соединяющим Европу и Азию. Новый авиамаршрут будет сдан в эксплуатацию 13 апр. т.г. Некоторые авиакомпании уже подали заявки на выполнение рейсов по этому маршруту.

Новый маршрут берет начало в 300 км. к северу от г.Чэнду (административный центр пров.Сычуань, Западный Китай), пролегает над Цайдамской котловиной, хребтом Алтынтаг и Таримской впадиной, завершаясь в г.Куча (Синьцзян-Уйгурский автономный район), и далее разветвляется до Европы, Гуанчжоу, Сянгана и т.д. До этого в Китае действовали 2 авиамаршрута «Европа-Азия». Синьхуа, 11.4.2006г.

– Китай приступают к реализации нового масштабного проекта строительства скоростной железной дороги Пекин-Шанхай. Как сообщает агентство «Синьхуа», общий объем инвестиций в эту крупнейшую программу 11 пятилетнего плана социально-экономического развития КНР (2006-10гг.) составит 140 млрд. юаней (17,5 млрд.долл.).

По завершении строительства, которое намечено на 2010г. – год проведения в Шанхае Всемирной выставки ЭКСПО-2010, время в пути между двумя главными мегаполисами страны сократится для пассажиров железнодорожного экспресса Пекин-Шанхай до 5 часов. Максимальная скорость движения составов по проекту достигает 350 км. в час. Номинальная загрузка железной дороги рассчитана на перевозку 1,6 млн.чел. ежегодно в обоих направлениях.

Строительство скоростной железнодорожной трассы Пекин-Шанхай, по мнению экспертов, даст очередной толчок развитию экономики Восточного Китая. Сообщается, что в ходе ее сооружения в общем объеме технических новшеств и решений будет использовано до 70% собственных китайских научно-технических разработок в области высоких технологий. Магистраль пройдет через 21 населенный пункт, в числе которых знаменитые «жемчужины» этого региона – г.г.Уси, Сучжоу и Нанкин. Прайм-ТАСС, 10.4.2006г.

– В период 10 пятилетки в Китае капиталовложения в транспортное строительство составили 2 трлн. 195,7 млрд. юаней (1 ам.долл. = 8,03 юаня), со среднегодовым приростом на 18,7%, что превысило совокупный объем капиталовложений в эту отрасль в 1949-2000гг. Об этом сообщалось на Всекитайском рабочем совещании по вопросам финансирования транспорта. На конец 2005г. общая протяженность шоссе в Китае составила 1,92 млн.км., в т.ч. скоростных автодорог – 41 тыс.км. В годы 10 пятилетки было построено 24,7 тыс.км. скоростных автодорог, что в 1,5 раза превысило объемы строительства в 8-9 пятилетках. Синьхуа, 30.3.2006г.

– На днях через пограничную р.Хонгха (Красная) началось строительство автодорожного моста, который свяжет Хэкоу (пров.Юньнань, Юго-Западный Китай) и Лаокай Вьетнама. Общая длина моста составит 295 м., ширина – 21,5 м. Объем капиталовложений в сооружение данного объекта составит 60 млн. юаней (7,47 млн.долл.США). По плану, работы завершатся через 18 мес. «Соглашение о совместном сооружении моста через р.Хонгха» было подписано 16 фев. этого года министрами путей сообщения КНР и Вьетнама. Это новый проект сотрудничества транспортных ведомств двух стран после завершения совместного сооружения двух мостов – шоссе и железнодорожного.

В последние годы объем торговли между районами Хэкоу и Лаокай ежегодно возрастает на 30%. В связи с этим имеющаяся транспортная инфраструктура далеко не удовлетворяет нужды развития китайско-вьетнамских торгово-экономических отношений. По прогнозу специалистов, к 2012г. товарооборот между двумя районами достигнет 1 млрд.долл.США, и упомянутый проект создаст более благоприятные условия для активизации двустороннего торгово-экономического сотрудничества. Синьхуа, 20.3.2006г.

– В ближайшие 5 лет в восточных районах Китая, где экономика развивается быстрым темпами, рост объема пассажирских и грузовых авиаперевозок, как ожидается, сохранится на уровне 11 и 16% соответственно. Об этом сообщил начальник Восточно-Китайского управления гражданской авиации Китая Ся Синхуа на 8 Азиатско-Тихоокеанском двустороннем диалоге по вопросам воздушного транспорта.

Как отметил Ся Синхуа, в 2010г. пассажирооборот авиаперевозок в восточных районах Китая достигнет 160 млн. чел./раз, а объем грузопочтовых перевозок составит 6,3 млн.т., что будет равняться соответственно трети и половине общенациональных показателей. По его словам, в последние 5 лет объемы пассажиро- и грузооборота гражданской авиации в Восточном Китае увеличились в 2 раза. В Шанхае объем пассажирских перевозок составил 41,392 млн. чел./раз, грузопочтовых – 2,205 млн.т.

По прогнозу, в 2020г. объемы пассажирских и грузопочтовых авиаперевозок в данном районе составят 240 млн. чел./раз и 12 млн.т., количество взлетов-посадок – 5,2 млн. В Восточном Китае открыта 751 авиалиния, связывающая его с 76 городами 40 стран и районов мира и 93 отечествен-

ными городами. 3-дневная встреча завершилась 2 марта, в ней приняли участие 100 представителей авиаперевозчиков из 10 стран и районов мира. Синьхуа, 3.3.2006г.

– Замначальника Государственного управления гражданской авиации КНР Гао Хунфэн на открывшемся 1 марта международном форуме «Международный аэропорт Сянгана-2025» заявил, что в период 11 пятилетки Китай направит 140 млрд. юаней (1 долл.США = 8,0415 юаня) на строительство внутренних аэропортов. Гао Хунфэн сообщил, что к 2010г., как предполагается, общий парк самолетов в стране достигнет 1580 ед., 71,6% от общей численности населения сможет пользоваться авиационным обслуживанием.

Тогда в стране будут расположены 186 аэропортов, в т.ч. 3 крупных комбинированных узловых, 7 крупных узловых, 24 средних узловых, 28 средних и 124 малых. В 11 пятилетке наряду с расширением Пекинского, Шанхайского и Гуанчжоуского комбинированных узловых аэропортов будут построены 42 новых аэропорта, сказал замглавы управления. Ожидается переезд Куньминского аэропорта на новое место. Запланировано расширение аэропортов «Хунцяо» в Шанхае, Шэньчжэньского, Чэндуского, Хайкоуского, Сианьского и Ханчжоуского аэропортов. В соответствии с требованием развития 24 средних узловых аэропорта в Дальяне, Сямэне, Чунцине, Циндао и других городах будут подвергаться расширению или реконструкции. «Женьминь Жибао», 2.3.2006г.

– Стратегическая задача РАО «Российские железные дороги» – предоставление странам АТР, а в особенности северо-восточным районам Китая возможности транспортировки грузов железной дорогой через Россию в Европу. 28 фев. в Чите об этом заявил президент компании Владимир Якунин. Он отметил, что ведутся соответствующие переговоры с партнерами компании в странах АТР, идет работа по созданию транспортно-логистической компании, основной задачей которой и будет обеспечение грузопотоков из этих стран в Европу. Уже создана компания по контейнерным перевозкам, которая ориентирована на грузы, которые могут зарождаться, например, в Корее.

Отдельно Якунин остановился на взаимодействии РАО с китайскими железнодорожниками: «Мы, безусловно, будем всячески способствовать тому, чтобы грузооборот и взаимодействие между двумя нашими странами развивались. Совсем недавно мой заместитель Сергей Козырев посетил Китай и провел полуторачасовую беседу с министром транспорта Китая, в процессе которой было подчеркнуто, что китайские железнодорожники, равно как и российские, рассматривают развитие железнодорожного сообщения между Китаем и Россией как стратегическую задачу. Так что мы предполагаем развитие дальнейших грузопотоков, магистралей, предполагаем усиление тех линий, которые слабо загружены, но которые будут востребованы в случае развития горнорудной промышлен-

**Китайская авиакомпания «Эр Чайна Эр Карго» и немецкая авиакомпания «Люфтганза» совместно открыли регулярную грузовую авиалинию Чэнду (пров. Сычуань)-Пекин-Франкфурт. Это первая грузовая авиалиния, связывающая западные районы страны и Европу. Германия – крупнейший в Европе торговый партнер западно-китайской пров.Сычуань. В последние годы объем грузов, доставленных из г.Чэнду в Европу самолетами, ежегодно увеличивается на 20%. Пассажирская авиалиния по этому маршруту уже открылась в сент. 2005г.**

Синьхуа, 20.12.2005г.

**По сообщению представительства Азиатского банка развития в Китае, руководство банка утвердило решение о предоставлении кредита на 208 млн.долл. для осуществления проекта сооружения скоростной автострады в пров.Хунань. Строительство этой автострады будет осуществляться в одном из самых бедных районов Китая. Общие ассигнования на этот проект составят 519 млн.долл.**

Синьхуа, 19.12.2005г.

**В янв.-окт. 2005г. объем торговли Китая со странами СНГ, расположенными вдоль трансконтинентальной евразийской магистрали, возрос по сравнению с аналогичным периодом пред.г. на 41,3% и достиг 33,9 млрд.долл.США. Трансконтинентальная евразийская магистраль, берущая начало в китайском г.Ляньюньган и тянущаяся к портам в Нидерландах и Бельгии, соединяет 40 стран Азии и Европы. Ее протяженность – 10900 км., китайский участок составляет 4313 км.**

Синьхуа, 7.12.2005г.

ности в Читинской обл.». ИА Regnum, 28.2.2006г.

– В период 11 пятилетки (2006-10гг.) Синьцзян-Уйгурский автономный район (Северо-Западный Китай) выделит 55 млрд. юаней (6,875 млрд.долл.США) на строительство и реконструкцию дорог общей протяженностью 42 тыс.км. По сведению Управления путей сообщения СУАР, в районе поставлена задача на ближайшие 5 лет: проложить 32 тыс.км. сельских дорог, построить и перестроить 10 тыс.км. магистралей государственной и провинциальной категории, в т.ч. протяженность скоростных автотрасс составит 660 км. На конец 2010г. общая протяженность автодорог в СУАР составит 114 тыс.км., в 90% волостей и поселках и 60% сел будут проложены шоссе. Синьхуа, 27.2.2006г.

– Китай планирует 1 июля этого года официально открыть движение пассажирских поездов по высокогорной магистрали Чэнду (пров.Сычуань)-Лхаса (Тибет) через Памир, который называют «Крышей мира». Интенсивно идет подготовка к открытию движения по новой железнодорожной магистрали. Учитывая специальные климатические и природные условия Цинхай-Тибетского нагорья, инженеры оснастили поезда рядом технических новшеств, в т.ч. агрегатами по подаче кислорода. В начале этого года новые поезда будут введены в эксплуатацию; одновременно идет подготовка проводников. Синьхуа, 27.2.2006г.

– Госкомитет по делам развития и реформ КНР (ГКРР) санкционировал строительство двух пассажирских железных дорог Пекин-Шицзячжуан и Тяньцзинь-Циньхуандао, что свидетельствует о форсировании реализации в стране программы создания скоростной пассажирской железнодорожной сети протяженностью 12 тыс.км. В ГКРР сообщили, что реализация данного проекта смягчит напряженность перевозок на северном участке железнодорожной магистрали Пекин-Гуанчжоу и на железных дорогах, соединяющих Северо-Восточный и Северный Китай.

Линия Пекин-Шицзячжуан (административный центр пров.Хэбэй) является важной составной частью будущей пассажирской железнодорожной магистрали Пекин-Гуанчжоу-Шэньчжэнь. Ее протяженность – 278 км. Проектная скорость движения поездов – 200 км./час, в дальнейшем она может достигнуть 350 км./час. Общие инвестиции составят 25,1 млрд. юаней (3,12 млрд.долл.США).

Линия Тяньцзинь-Циньхуандао (пров.Хэбэй) – важная составная часть пассажирской железнодорожной магистрали Пекин-Шэньян-Харбин, которая свяжет столицу с административными центрами северо-восточных провинций Ляонин и Хэйлуцзян. Ее протяженность – 245 км. Проектная скорость движения поездов – 200 км./час, в дальнейшем она также сможет достигнуть 350 км./час. Общие инвестиции – 20,7 млрд. юаней (2,57 млрд.долл.). К 2020г. в Китае планируется довести общую протяженность железных дорог до 100 тыс.км. Синьхуа, 17.2.2006г.

– В 1996-2005гг. уровень безопасности полетов китайской авиации оказался выше, чем в мире, о чем заявил в Пекине Гао Хунфэн, замглавы гражданской авиации Китая. Он сказал, что в 1996-2005гг. коэффициент аварийности на миллион часов составил 0,42, что ниже среднемирового уровня (0,7 раза). За 2001-05гг. этот коэффициент составил 0,29 раза. Рекордный уровень развитых стран составил 0,15 раза на миллион часов. Синьхуа, 14.2.2006г.

– В ближайшие 5 лет Китай будет ежегодно закупать 100 авиалайнеров. Об этом сообщил замначальника Главного государственного управления гражданской авиации КНР Гао Хунфэн на пресс-брифинге, устроенном пресс-канцелярией Госсовета КНР. По словам чиновника, такой план закупок иностранных авиалайнеров обусловлен стремительным ростом спроса на них на отечественном рынке: только в пред.г. 130 млн. населения Китая воспользовались услугами воздушных пассажирских перевозок.

Что касается возможности возникновения «избыточных мощностей» в области пассажирских перевозок на китайском рынке, то Гао Хунфэн пояснил, что упомянутый план составлен с учетом двух факторов развития гражданской авиации, а именно: спрос авиакомпаний, считающихся с развитием рынка, и целесообразность, с точки зрения обеспечения безопасной эксплуатации авиалайнеров. Что касается плана крупномасштабных закупок современных лайнеров на международном рынке, то, согласно прогнозу заместителя начальника Главного государственного управления гражданской авиации Китая, в ближайшие 5 лет в стране выявится проблема дефицита высококвалифицированного летного состава. В целях удовлетворения этой потребности необходимо за 5 лет подготовить 1000 пилотов и штурманов отечественной гражданской авиации. Синьхуа, 14.2.2006г.

– По первоначальным подсчетам, объем пассажирских перевозок гражданской авиации Китая в 2005г. составил 138 млн.чел., что больше в 2 раза по сравнению с 2000г. Об этом заявил замглавы гражданской авиации КНР Гао Хунфэн 14 фев. Общий объем воздушных перевозок и объем почтовых перевозок, выполненные китайской авиацией Китая в пред.г., составил соответственно 25,92 млрд.т. и 3,035 млн.т., увеличившись на 111,6% и 89,2% соответственно по сравнению с 2000г.

На пресс-брифинге, устроенном пресс-канцелярией Госсовета КНР, Гао Хунфэн сказал, что в период десятой пятилетки китайская гражданская авиация, серьезно претворяя в жизнь стратегию развития гражданской авиации, всемерно продвинула реформу и открытость для внешнего мира, благодаря чему заметно повысилась транспортная способность, совокупный потенциал и международное положение.

Динамично растет обычный воздушный транспорт. По первоначальной статистике, в период десятой пятилетки воздушные полеты, выполненные

обычной авиацией, составили 336 тыс. часов, или на 59% больше, чем в период девятого пятилетнего плана, среднегодовой прирост в течение пяти лет составил 11%.

Явно поднялся уровень авиационной безопасности. Постепенно улучшалось качество обслуживания. Средний коэффициент регулярности выполнения рейсов не ниже 80%. Быстро расширяется авиационный парк. На конец 2005г. в этой отрасли насчитывалось 863 транспортных самолета, или на 336 самолетов больше, чем в 2000г. Усилилось инженерно-техническое строительство гражданской авиации.

Были достигнуты успехи в области инфраструктуры. За 5 лет общий объем капиталовложений в основные фонды в гражданской авиации составил 94,7 млрд. юаней. Был построен 21 новый аэропорт, реконструированы и расширены большое количество

аэропортов. На конец 2005г. по всей стране имелось 142 аэропорта гражданской авиации. В строительство объектов контроля воздушной среды было вложено 7,8 млрд. юаней. Были сданы в эксплуатацию Пекинский, Шанхайский и Гуанчжоуский районные центры управления воздушным движением. Емкость системы питания горючего достигла 1,66 млн.куб.м., увеличившись на 380 тыс.куб.м. по сравнению с концом 2000г. «Женьминь Жибао», 14.2.2006г.

– Сянганский международный аэропорт планирует в течение ближайших 5 лет вложить 4,5 млрд. сянганских дол. (580 млн.ам.дол.) в работы, которые позволят значительно повысить его пропускную способность. Как сказал представитель аэропорта Пэн Динчжун, в 2005г. пассажирооборот Сянганского международного аэропорта составил 40,74 млн. чел./раз, увеличившись на 9,7% по сравнению с 2004г., а грузооборот вырос на 9,9%. По его словам, ожидается, что после расширения годовой пассажирооборот аэропорта к 2025г. превысит 1 млн. чел./раз, а по грузообороту он станет крупнейшим в Азии. Синьхуа, 27.1.2006г.

– В период 11 пятилетки (2006-10гг.) в Китае будет завершена прокладка 9800 км. железных дорог, предназначенных для пассажирских перевозок. Об этом заявил министр железных дорог КНР Лю Чжицзюнь.

По его словам, протяженность железных дорог, скорость движения поездов по которым превышает 300 км./ч, составит 5457 км. В стране намечено 28 объектов, связанных с прокладкой такого типа железных дорог, и уже в этом году приступят к реализации 13 из них наряду с осуществляемыми в данный момент 11. Синьхуа, 9.1.2006г.

– Янцзы – крупнейшая в Китае и Азии и третья по протяженности река на планете – вышла на 1 место в мире по объему перевезенных по ней грузов, опередив Миссисипи и Рейн. Замначальника департамента речных перевозок министерства путей сообщения КНР Цао Дэшэн сообщил, что в 2004г. объем грузоперевозок по Янцзы достиг 730 млн.т., в то время как на реках Миссисипи и Рейн он составлял соответственно 460 и 310 млн.т. На 7 провинций и 2 города центрального подчинения, через которые протекает Янцзы, приходится 41% ВВП Китая. На Янцзы приходится 80% объема внутренних речных грузоперевозок в стране. Синьхуа, 6.1.2006г.

– Как стало известно в Цзянсуском отделении Китайского объединения по строительству железных дорог, к июлю 2006г. будет завершена реконструкция 1453 км. железнодорожной линии Пекин-Шанхай. По окончании электрификации магистрали скорость движения поездов по ней достигнет 200 км. в час. На участке в пров.Цзянсу ведутся интенсивные работы на 10 строительных объектах, связанных с реконструкцией магистрали. Синьхуа, 6.1.2006г.

– В первый рабочий день нового года поступило официальное сообщение о решении снять к

**Сдана в эксплуатацию скоростная автомагистраль Хшактал-Корла протяженностью 92,4 км., которая является составной частью госавтотрассы 314. Это первая скоростная автомагистраль в южной части Синьцзян-Уйгурского автономного района. Ввод трассы в эксплуатацию позволил сократить время пути от Урумчи (административный центр СУАР) до Корлы с 10 до 6 час. и увеличить общую протяженность скоростных автотрасс в Синьцзяне до 1200 км.**

**Синьхуа, 25.10.2005г.**

**Официально введен в строй синьцзянский участок Куйтунь-Сайлим на ведущей государственной автомагистрали В-312, что означает официальное открытие движения по всей государственной автомагистрали Ляньюньган-Хоргос. Автострада высокого класса Куйтунь-Сайлим протяженностью в 302 км., которая соединяет Центральную Азию и Европу, является важным участком ведущей государственной автомагистрали Ляньюньган-Хоргос.**

**Синьхуа, 24.10.2005г.**

**5 китайских контейнерных грузовиков 27 сент. отправилось из г.Урумчи Синьцзян-Уйгурского автономного района (Северо-Западный Китай) в Европу по древнему «Шелковому пути». Ожидается, что автомобили, груженные мебелью, коврами, книгами и другими товарами, 17 окт. доедут до столицы Бельгии Брюсселя. Данное мероприятие нацелено на демонстрацию больших возможностей в области доставки грузов по автотрассам между Азией и Европой. Организаторами данных перевозок выступают Китайская дорожно-транспортная ассоциация (КДТА), Международный союз автодорожного транспорта (МСАТ), Экономическая комиссия ООН в Европе и Экономическая и социальная комиссия ООН в Азиатско-Тихоокеанском регионе (ЭСКАТО).**

**Грузовики поедут в Бельгию через Казахстан, Россию, Украину, прибалтийские страны, Польшу и Германию.**

**«Женьминь Жибао», 28.9.2005г.**

концу марта т.г. ограничения на движение малолитражных автомобилей. По мере роста цен на бензин малолитражки пользуются все большей популярностью среди автолюбителей. В I пол. 2005г. треть проданных на внутреннем рынке автомобилей пришлось на машины с объемом двигателя, не превышающим 1 л.

По сообщению госкомитета по делам развития и реформ КНР, ограничения на движение малолитражных автомобилей по основным городским трассам были введены в качестве меры борьбы с дорожными пробками. Практика показала, что такого рода автомобили, отличающиеся экономным расходом топлива и способствующие охране окружающей среды, способствуют решению транспортных проблем, поэтому их эксплуатация будет поощряться.

В последние годы в 80 городах 22 провинций Китая был введен ряд «дискриминационных» мер в отношении малолитражных автомобилей. В столице запрещено движение по центральному проспекту Чаньаньцзе, а также скоростным автодорогам второго и третьего транспортных колец автомобилей, объем двигателя которых не превышает 1 л. Синьхуа, 5.1.2006г.

– Как сообщили в управлении железных дорог Хухото, в течение 3 лет Китай намерен вложить 20 млрд. юаней (2,5 млрд.долл.США) в железнодорожное строительство в автономном районе Внутренняя Монголия. За прошедшие 30 лет данное ведомство выделило на инфраструктурное строительство 5 млрд. юаней.

В этом году ожидается начало работ по прокладке железнодорожной магистрали Баотоу-Шэньму и электрификация железных дорог Датун-Баотоу и Баотоу-Хуэйунун. В I пол. 2006г. планируется завершение строительства железной дороги Хухото-Джунгар, эксплуатация которой начнется во II пол. 2006г. К концу также ожидается завершение прокладки железной дороги Дуншэн-Ухай. Общая протяженность строящихся во Внутренней Монголии железных дорог составляет 2500 км. Синьхуа, 4.1.2006г.

– 30 дек. в Южном Китае открыта первая скоростная автомагистраль протяженностью в 55,5 км., соединяющая Гуанси-Чжуанский автономный район и пров.Юньнань. Капиталовложения в строительство объекта составили 1,7 млрд. юаней (1 долл.США = 8,07 юаня).

28 дек. здесь была сдана в эксплуатацию первая в Китае скоростная автомагистраль, связывающая Гуанси и страны АСЕАН. По окончании строительства и после ввода в строй данных объектов общая протяженность скоростных автомагистралей в Гуанси достигла 1411 км. Синьхуа, 31.12.2005г.

– 28 дек. по завершении строительства введена в эксплуатацию первая скоростная автомагистраль между г.Наньнин Гуанси-Чжуанского автономного района и КПП Юигуань на границе Китая и Вьетнама; трасса подведена к вьетнамскому шоссе.

Капиталовложения в строительство указанного шоссе протяженностью в 179,2 км. составили 3,714 млрд. юаней (1 долл.США = 8,07 юаня). Автотрасса имеет 4 полосы движения. После открытия этой автотрассы вдвое сократится время пути из г.Наньнин до границы Китая и Вьетнама; чтобы добраться из г.Наньнин до столицы Вьетнама Ханой потребуется 5 час. Синьхуа, 29.12.2005г.

– Открыто движение по скоростной автодороге, связывающей г.Нинбо и Цзиньхуа в пров.Чжэцзян (Восточный Китай). Строительство этой 4-полосной автотрассы протяженностью 185 км. началось в нояб. 2002г., в него было вложено 7,25 млрд. юаней (1 долл.США = 8,07 юаня). После открытия движения на дорогу от Нинбо до Цзиньхуа потребуется только 2 часа, расстояние между двумя городами сократится на 100 км. Синьхуа, 29.12.2005г.

– В период 11 пятилетки (2006-10гг.) начнется строительство второй скоростной автодороги, связывающей Шанхай с Нанкином (административный центр восточно-китайской пров.Цзянсу). По плану, новая 6-полосная автострада, начинаясь в районе Цзяннин г. Нанкин, пройдет через гг.Чанчжоу, Уси и Сучжоу.

Движение по имеющейся 4-полосной скоростной автодороге Шанхай-Нанкин было открыто в 1996г. В связи с быстрым ростом потока автомашин в мае 2003г. началось расширение этой магистрали, после завершения которого автострада станет 8-полосной. Синьхуа, 28.12.2005г.

– На 26 дек. грузооборот порта Нанкин (Восточный Китай) превысил 100 млн.т. и достиг 104,9 млн.т., объем контейнерных перевозок – 593 тыс. стандартных контейнеров. В 2005г. грузооборот порта составит 106 млн.т., а объем контейнерных перевозок – 600 тыс. стандартных контейнеров.

Начальник управления коммуникаций Нанкина Пан Шуньгэнь сообщил, что в период 11 пятилетки (2006-10гг.) город вложит 7 млрд. юаней (864 млн.долл.США) в строительство порта. К 2010г. его грузооборот достигнет 170 млн.т., а объем контейнерных перевозок – 2,2 млн. стандартных контейнеров. Синьхуа, 28.12.2005г.

– Сдана в эксплуатацию автотрасса между Чунсихэ и Цзуньи пров.Гуйчжоу, открыто сообщение по скоростной автостраде общей протяженностью 1314 км., ведущей к морю, которая соединяет г.Чунцин, пров.Гуйчжоу и Гуанси-чжуанский автономный район в Юго-Западном Китае.

Новая скоростная автодорога, которая берет начало на севере от Чунцина и кончается в южном г.Чжаньцзяне пров.Гуандун, является важным транспортно-инфраструктурным объектом в рамках масштабного освоения Западного Китая.

После ввода в строй новой скоростной автомагистрали время движения между Чунцином и Чжаньцзяном составляет 15 часов. Раньше на езде на машине по 440 км. дороге между Чунцином и Гуйяном нужно было тратить 1-2 дня. «Женьминь Жибао», 27.12.2005г.

– Синьцзян-Уйгурский автономный район (СУАР) планирует выделить в ближайшие 20 лет 200 млрд. юаней на строительство Нового шелкового пути. Планируется построить скоростные автодороги, которые, проходя через Ганьсу и Внутреннюю Монголию, соединяют Урумчи с Пекином. Это позволит расширить связь между Синьцзяном и Пекином, а также восточным районом страны, укоротить морской путь из Синьцзяна и Центральной Азии.

Новый шелковый путь представляет собой современную дорожную сеть, соединяющую внутренний район Китая с промышленным центром Западной Европы, связывающую Китай со странами Центральной, Западной, Южной Азии, Восточной, Южной и Западной Европы. Протяженность пути на территории Китая составляет 4395 км., в частности синьцзянский участок – 1476 км. Это также самая длинная автомагистраль государственного значения в стране.

В «плане развития автодорожной сети Синьцзяна на 2001-10гг.» предусматривается, что в 2020г. общая протяженность автомобильных дорог в Синьцзяне достигнет 150 тыс.км. Автодороги государственного значения номер 312 и 314, т.е. участки Нового шелкового пути и азиатской дорожной сети на территории СУАР, будут превращены в скоростные автострады. «Женьминь Жибао», 26.12.2005г.

– Китайская авиакомпания «Эр Чайна Эр Карго» и немецкая авиакомпания «Люфтганза» совме-

стно открыли регулярную грузовую авиалинию Чэнду (пров.Сычуань)-Пекин-Франкфурт. Это первая грузовая авиалиния, связывающая западные районы страны и Европу.

По указанному маршруту выполняют рейсы грузовые лайнеры «Боинг 747-200». По четвергам и воскресениям самолеты вылетают из аэропорта г.Чэнду в 22:30 (по пекинскому времени) и после остановки в Пекине приземляются во Франкфурте в 7:30 (по местному времени).

Германия – крупнейший в Европе торговый партнер западно-китайской пров.Сычуань. В последние годы объем грузов, доставленных из г.Чэнду в Европу самолетами, ежегодно увеличивается на 20%. Пассажирская авиалиния по этому маршруту уже открылась в сент. 2005г. Синьхуа, 20.12.2005г.

– По сообщению представительства Азиатского банка развития в Китае, руководство банка утвердило решение о предоставлении кредита на 208 млн.долл. для осуществления проекта сооружения скоростной автострады в пров.Хунань.

Строительство этой автострады будет осуществляться в одном из самых бедных районов Китая, экономическое развитие которого на протяжении длительного времени было ограничено ввиду неразвитости дорожной инфраструктуры. Сооружение скоростной автодороги будет содействовать ускорению экономического развития районов проживания национальных меньшинств. Общие ассигнования на этот проект составят 519 млн.долл., из которых 59,74 млн. вложит министерство транспорта КНР, 94, 58 млн. – правительство пров.Хунань, а 157 млн.долл. на условиях кредита предоставит Государственный банк развития. Синьхуа, 19.12.2005г.

– В янв.-окт. 2005г. объем торговли Китая со странами СНГ, расположенными вдоль трансконтинентальной евразийской магистрали, возрос по сравнению с аналогичным периодом пред.г. на 41,3% и достиг 33,9 млрд.долл.США. Эти цифры привел замминистра коммерции КНР Вэй Цзяньго 6 дек. на международном симпозиуме, открывшемся в г.Сюйчжоу (пров.Цзянсу, Восточный Китай). «Нет сомнений, что стремительное развитие торгово-экономических отношений Азия-Европа свидетельствует о формирующемся огромном рынке на пространстве, по которому тянется трансконтинентальный евразийский «мост», – заявил замминистра.

Товарооборот Китая с европейскими странами, находящимися в указанном регионе, достиг 219,8 млрд.долл. Это на 26,1% больше, чем за первые 10 месяцев 2004г.

Вопросы экономического сотрудничества в этом регионе находятся в центре внимания симпозиума, в котором принимают участие 300 представителей заинтересованных стран. В своем выступлении представитель программы развития ООН уделил особое внимание сотрудничеству стран Центральной Азии с Китаем, который превращается в крупнейшего торгового партнера и инвестора для цент-

**Китай планирует в течение ближайших 15 лет вложить 2 трлн. юаней (246,9 млрд.долл.США) в строительство сети высокоскоростных пассажирских железных дорог. В стране уже утверждены проекты строительства 9 таких ж/д магистралей, которые будут сданы в эксплуатацию к 2010г. Скорость движения поездов по таким железным дорогам будет достигать 300 км. в час. Строительство четырех скоростных магистралей будет начато уже в 2005г.**

**Синьхуа, 14.9.2005г.**

**Китай и Казахстан на днях в Алматы подписали соглашение об открытии 12 автодорожных маршрутов пассажирских и грузовых перевозок. В Синьцзяне действуют 12 автодорожных КПП, через которые проходят 63 международных автодорожные линии пассажирских и грузовых перевозок.**

**Синьхуа, 31.7.2005г.**

**Для снижения уровня загрязнения воздуха в Пекине городская администрация решила уделять больше внимания расширению троллейбусного парка. Ожидается, что к концу года число троллейбусов в городе достигнет 600, а в 2008г. – 800. В Китае спроектированы троллейбусы нового поколения, оборудованные аккумуляторной батареей, они могут двигаться без контактной сети.**

**«Женьминь Жибао», 28.6.2005г.**

ральнoазиатского региона. По его словам, весьма широк круг сфер, в которых Китай и страны Центральной Азии могут наладить сотрудничество. Помимо инвестиций и экспорта, последних интересуют также китайская промышленность и высокие технологии, особенно технологии, способствующие развитию среднего и малого бизнеса, отметил он.

Трансконтинентальная евразийская магистраль, берущая начало в китайском г.Ляньюньган и тянущаяся к портам в Нидерландах и Бельгии, соединяет 40 стран Азии и Европы. Ее протяженность – 10900 км., китайский участок составляет 4313 км. Синьхуа, 7.12.2005г.

– В Китае началось строительство первой железной дороги с участием негосударственного капитала – Цюйчжоу-Чаншань, что станет началом открытия китайского рынка железнодорожного строительства для негосударственных предприятий. Инвесторы проекта – министерство железных дорог КНР, Чаншаньская цементная компания при негосударственном объединении «Гуаньюй» и народное правительство уезда Чаншань, на них будет приходиться соответственно 35, 34 и 31% капиталовложений. Протяженность новой железной дороги – 41 км., общие вложения – 675 млн. юаней (83 млн.дол.), проектная скорость движения поездов – до 140 км. Строительство намечено завершить в мае 2007г. Синьхуа, 1.12.2005г.

– В Синьцзян-Уйгурском автономном районе ускоренными темпами ведется строительство второй в СУАР автотрассы высшего уровня, пролегающей через пустыню Такла-Макан. Согласно проекту, протяженность автодороги составит 423,5 км. Она соединит Хотан на южной оконечности пустыни Такла-Макан с г.г.Акэсу и Арал в северной части пустыни. Общая сумма инвестиций в строительство сооружения составит 1,05 млрд. юаней (1 долл.США = 8,09 юаня). Автомагистраль через пустыню Такла-Макан будет сдана в эксплуатацию в сент. 2007г. Ожидается, что будущая автотрасса придаст дополнительный импульс развитию местного туризма. Синьхуа, 30.10.2005г.

– 23 окт. была сдана в эксплуатацию скоростная автомагистраль Хшактал-Корла протяженностью 92,4 км., которая является составной частью госавтотрассы 314. Это первая скоростная автомагистраль в южной части Синьцзян-Уйгурского автономного района. Общая сумма инвестиций в строительство автомагистрали достигла 2,43 млрд. юаней (1 долл.США= 8,10 юаня). Сооружение дороги началось в конце 2002г. Ввод трассы в эксплуатацию позволил сократить время пути от Урумчи (административный центр СУАР) до Корлы с 10 до 6 час. и увеличить общую протяженность скоростных автотрасс в Синьцзяне до 1200 км. Синьхуа, 25.10.2005г.

– На днях стартовало строительство ж/д ветви Юнчжоу (пров.Хунань)-Юйлинь (Гуанси-Чжуанский автономный район) общей протяженностью в 1179,86 км. Названный стальной путь станет участком ж/д магистрали, которая свяжет г.Лоян

пров.Хэнань и портовой г.Чжэньцзян пров.Гуандун. Предполагается, что этот объект позволит значительно повысить способность ж/д перевозок в Центральном и Южном Китае. Синьхуа, 24.10. 2005г.

– В 2005г. в Синьцзяне были построены новые автомобильные дороги общей протяженностью на 965,9 км., общий объем капиталовложений в их строительство составил более 6 млрд. юаней (1 долл.США = 8,0924 юаня). Запланировано начать в октябре строительство автодороги протяженностью в 366 км., соединяющей Хами и Турфан. Об этом проинформировал представитель администрации Синьцзян-Уйгурского автономного района (СУАР) 24 окт. на пресс-брифинге, состоявшемся в Урумчи.

В числе новых автодорог:

Первая: высокoкласcная шоссейная дорога, связывающая Куйтунь и озеро Сайлиму. Ее протяженность составляет более 300 км. В ее строительство было вложено свыше 3 млрд. юаней. Это шоссейная магистраль в экономической зоне к северу Тяньшаньских гор. С открытием движения по автодороге Куйтунь-Сайлиму полностью завершено строительство участка государственной автомагистрали Ляньюньган-Хоргос, находящегося на территории Синьцзяна.

Вторая: скоростная автострада Хэшо-Курлэ. Ее общая протяженность – свыше 90 км. В ее строительство было вложено более 2,4 млрд. юаней. Это первая скоростная автострада в южной части Синьцзяна. Благодаря открытию движения по ней намного улучшились транспортные условия в Южном Синьцзяне.

Третья: автомобильная дорога Жоцянь-Миньфэн протяженностью в 570 км. Общая сумма капвложений в ее строительство составила 1 млрд. юаней. Эта автотрасса обходит известную пустыню Такла-Макан.

По сообщению зампреда правительства СУАР Чэнь Лэя, в нынешнем году также началось строительство автомагистрали, соединяющей Хами и Турфан. Общий объем капвложений в нее составляет 3,8 млрд. юаней. Как предполагается, эта новая автодорога, которая будет построена в 2007г., является важной составной частью евроазиатского трансконтинентального моста и послужит большим импульсом к развитию внешней торговли Китая. Протяженность действующих скоростных автострад и первоклассных автотрасс в Синьцзяне составляет более 1200 км. Синьхуа, 24.10.2005г.

– 23 окт. официально введен в строй синьцзянский участок Куйтунь-Сайлим на ведущей государственной автомагистрали В-312, что означает официальное открытие движения по всей государственной автомагистрали Ляньюньган-Хоргос. Автострада высокого класса Куйтунь-Сайлим протяженностью в 302 км., которая соединяет Центральную Азию и Европу, является важным участком ведущей государственной автомагистрали Ляньюньган-Хоргос. Строительство объекта началось в июле 2002г. Синьхуа, 24.10.2005г.

– Премьер-министр РФ Михаил Фрадков подписал распоряжение, в соответствии с которым одобрен проект межправительственного соглашения между Россией и Китаем о совместном строительстве нового моста на месте существующего пограничного мостового перехода через р.Аргунь. Как говорится в сообщении Департамента правительственной информации, мост расположен в районе пос. Староцурухайтуй (Читинская обл., РФ) и села Хэйшаньтоу (Автономный район Внутренняя Монголия, КНР). Длина переправы составляет 126,7 м., ширина – 7,5 м. Чистое расстояние между поверхностями моста и воды – 9,5 м. После ввода в эксплуатацию новый мост становится совместной собственностью Читинской обл. и народного правительства г.Аргунь Автономного района Внутренняя Монголия. ИА «Росбалт», 24.10.2005г.

– Минкоммуникаций также будет поддерживать строительство автодорог в Синьцзяне. В ходе 11 пятилетки в регионе планируется построить сеть магистралей государственного значения, а также путей сообщения между провинциями. В частности, один из акцентов делается на ускорении строительства участка высокоскоростной магистрали «Ляньюаньган-Хоргос», а точнее, планируется полное его завершение к концу 2010г. Акцентируется внимание на строительстве автомагистрали, которая объединит трассы на севере и юге Синьцзяна.

**25 июня в административном центре автономного района Внутренняя Монголия г.Хухото было объявлено об учреждении Компании по строительству железной дороги «Линьхэ». Это знаменует официальное начало реализации проекта строительства первой во Внутренней Монголии железнодорожной магистрали через пустыню.**

**Новая магистраль протяженностью 720 км. пройдет через пустыни Уланьбухэ и Бадан-джарэнг. Проектная скорость движения – 120 км. в час, в начальный период эксплуатации пропускная способность – 17, 5 млн.т. в год, в перспективе – 30,6 млн.т. в год.**

**Общий объем капиталовложений в прокладку магистрали составит 3,75 млрд. юаней (1 долл. США = 8,28 юаня). По плану, ее строительство начнется в августе т.г., сдача в эксплуатацию намечена на I пол. 2007г. Железная дорога будет содействовать торгово-экономическому сотрудничеству между КНР и Монголией, социально-экономическому развитию пограничных районов страны.**

**Синьхуа, 27.6.2005г.**

**В районе дельты р.Янцзы начался «бум» железнодорожного строительства. Здесь реализуется свыше 10 проектов строительства железнодорожных магистралей, общие капиталовложения в них оцениваются в 50 млрд. юаней (6,04 млрд.долл. США). По сообщению газеты «Вэньхуэй бао», крупномасштабное строительство железных дорог идет в провинциях Аньхой, Цзянсу, Чжэцзян и в Шанхае.**

**Синьхуа, 23.6.2005г.**

С севера будущий коридор будет тянуться по маршруту «Алтай-Куйтун», далее – по трассе «Тяньшань-Аксу» и выйдет по выстроенной в пустыне магистрали к г.Хотан.

В ходе 11 пятилетки в Синьцзяне огромное внимание будет уделяться и развитию ж/д инфраструктуры. Строительство железной дороги «Цзиньхэ-Кульджа-Коргас» будет завершено к концу 2007г. Ведется интенсивная подготовка к созданию трех других ж/д маршрутов, которое запланировано на следующий год. Три вышеупомянутые маршрута свяжут Урумчи и Алашань, Турфан и Корлу, а также Куйтун и Алтай. Интенсивно ведется подготовка к старту строительных работ на данных направлениях. Согласно плану 11 пятилетки, в случае, если для этого сформируется достаточное количество условий, в Синьцзяне приступят к строительству железных дорог по маршрутам «Каши-Хотан», «Каши-Киргизия» и «Каши-Узбекистан». Долгосрочное планирование предполагает формирование в Синьцзяне к 2020г. развитой сети железных дорог. «Женьминь Жибао», 19.10.2005г.

– Мурманский морской торговый порт может быть использован в качестве транзитного порта при перевозках грузов из Китая в США. Эту точку зрения высказал министр транспорта Игорь Левитин на совещании по вопросам развития транспортного и рыболовецкого комплексов Мурманской обл., сообщает Seanews.ru.

По словам Левитина, объем перевозок из Китая в США составляет 18 млн. контейнеров в год. В связи с этим Китай предложил России использовать Транссибирскую магистраль для транзитных перевозок 4 млн. контейнеров в год, которые будут затем направляться в порты восточного побережья США. Мурманск выглядит наиболее предпочтительным для размещения перегрузочного контейнерного терминала, считает Левитин. А если в Мурманске еще создать свободную таможенную зону, в которой может осуществляться пакетирование грузов, то конкурентоспособность порта существенно повысится. ИА Regnum, 12.10.2005г.

– По сообщению министерства путей сообщения Китая, в 2003-04гг. в сельских районах страны было проложено в общей сложности 352 тыс.км. шоссейных дорог, в т.ч. 192 тыс.км. асфальтовых и бетонированных дорог, что превысило общую протяженность таких шоссейных дорог, построенных в сельских районах начиная с 1949г., т.е. за все годы существования нового Китая. Медленное развитие транспортного сообщения в сельских районах Китая было связано с финансовыми трудностями местных правительств и населения. В конце 2004 г. в 54 тыс. сел еще не имелось шоссейных дорог.

В нынешнем году Госсовет принял Всекитайскую программу строительства сельских шоссейных дорог, согласно которой за первые 20 лет века все сельские районы будут охвачены шоссейными дорогами. Министр путей сообщения КНР Чжан Чуньсянь сообщил, что в течение ближайших 5



лет, начиная с 2006г., из центрального бюджета будет выделено 100 млрд. юаней (1 долл.США = 8,09 юаня) на прокладку сельских шоссейных дорог. К 2020г. общая протяженность шоссейных дорог в сельских районах составит 2,5 млн.км. Синьхуа, 11.10.2005г.

– Китай готов рассмотреть четыре проекта, представленные Таджикистаном в области реконструкции дорог, строительства тоннеля и в области коммуникации, об этом 10 окт. сообщила советник по торгово-экономическим вопросам посольства КНР в Таджикистане Цзинь Юйлун. Таджикское правительство представило китайским властям проект реконструкции автодороги Душанбе-Айниуджанд-Чанак, а также строительства автомобильного тоннеля под перевалом Шахристан. Реализация этих двух проектов позволит обеспечить наземное сообщение между севером и центральной частью страны. Цзинь Юйлун также добавила, что данные проекты будут рассматриваться в рамках реализации Проекта правительства КНР о выделении 900 млн.долл. для финансирования различных проектов стран Шанхайской организации сотрудничества (ШОС). ИА Regnum, 10.10.2005г.

– К концу ноября т.г. в северо-западной провинции Ганьсу будет завершено строительство железной дороги Цзюцюань-Дуньхуан. По плану, она будет сдана в эксплуатацию в декабре. Протяженность железной дороги составляет 164 км. Общий объем капиталовложений – 670 млн. юаней (83 млн.долл.США). Ее проектная пропускная способность – 1,58 млн.чел. и 3,89 млн.т. груза в год. Прокладка дороги началась 7 сент. 2004г., на ней построено более 300 мостов и туннелей. «Женьминь Жибао», 9.10.2005г.

– 7 окт. официально открыто движение по третьему Нанкинскому мосту через р.Янцзы, который является первым в мире дугообразным мостом со стальными пилонами и наклонными фермами. Этот новый мост расположен в 19 км. от Большого Нанкинского моста через Янцзы. Его строительство началось 29 авг. 2003г. Общая протяженность моста составляет 15,6 км., длина главного пролета – 648 м. Как сообщил секретарь Нанкинского городского комитета КПК Ло Чжицзюнь, Нанкинский мост является важной составной частью шоссейной магистрали, соединяющей мегаполис Шанхай с административным центром юго-западной провинции Сычуань г.Чэнду. Его возведение позволило значительно смягчить напряженность в области перевозки грузов через р.Янцзы. «Женьминь Жибао», 8.10.2005г.

– В Восточном Китае начато строительство вантового моста, который свяжет г.г.Сучжоу и Наньтун. Его общая длина составит 32,4 км. Капиталовложения в проект, реализация которого завершится к концу 2008г., составят 6,45 млрд. юаней (796 млн.долл.США). Основной пролет нового моста достигнет 1088 м. и станет самым протяженным среди аналогов в мире. Мост займет первое место в мире по высоте пилонов – 300,4 м. и дли-

не стальных тросов – 577 м. По словам представителя минкоммуникаций КНР, мост станет символом превращения Китая в мировую мостостроительную державу. Синьхуа, 4.10.2005г.

– 30 сент. в г.Фуцин юго-восточной провинции Фуцзянь официально начато строительство железной дороги, которая свяжет Фуцжоу – административный центр провинции Фуцзянь, с приморским городом той же провинции Сямэнем. Как сообщается, строительство займет 4г. Скорость движения поездов на линии сможет превышать 200 км./час. Общий объем капиталовложений в строительство новой железной дороги протяженностью 273 км. оценивается в 14,42 млрд. юаней (1 долл.США = 8,09 юаня). Минжелдор КНР Лю Чжицзюнь отметил, что новая дорога станет важной составной частью сети высокоскоростных железных дорог в приморских районах страны. Председатель правительства провинции Фуцзянь Хуан Сяоцин назвал строительство такой дороги полезным для ликвидации «узких мест» в ж/д сообщении в приморских районах Юго-Восточного Китая. Синьхуа, 2.10.2005г.

– ОАО «Российские железные дороги» (РЖД) в 2006-08гг. планирует вложить 17,5 млрд.руб. на реализацию проекта по перевозке нефти в Китай, сообщила пресс-служба компании. В 2006г. инвестиции составят 4,5 млрд.руб., в 2007г. – 7,5 млрд.руб., в 2008г. – 5,5 млрд.руб. Как отмечается в сообщении пресс-службы, в рамках соглашений РЖД с нефтяными компаниями объемы перевозок нефти в Китай в 2005г. должны составить 10 млн.т.: через Забайкальск – 7 млн.т. («Лукойл» – 3 млн.т., «Роснефть» – 4 млн.т.) и через порт Наушки (Читинская обл.) – 3 млн.т. («Юкос»). РИА «Новости», 30.9.2005г.

– 5 китайских контейнерных грузовиков 27 сент. отправилось из г.Урумчи Синьцзян-Уйгурского автономного района (Северо-Западный Китай) в Европу по древнему «Шелковому пути». Ожидается, что автомобили, груженные мебелью, коврами, книгами и другими товарами, 17 окт. доедут до столицы Бельгии Брюсселя. Данное мероприятие нацелено на демонстрацию больших возможностей в области доставки грузов по автотрассам между Азией и Европой. Организаторами данных перевозок выступают Китайская дорожно-транспортная ассоциация (КДТА), Международный союз автодорожного транспорта (МСАТ), Экономическая комиссия ООН в Европе и Экономическая и социальная комиссия ООН в Азиатско-Тихоокеанском регионе (ЭСКАТО).

По сообщению представителя КДТА, грузовики поедут в Бельгию через Казахстан, Россию, Украину, прибалтийские страны, Польшу и Германию. Председатель КДТА Яо Миндэ сообщил, что это мероприятие создает условия для реализации межконтинентальных автодорожных перевозок между Европой и Азией. По его словам, древний «Шелковый путь» может и сегодня играть не менее важную роль в укреплении торгово-экономических связей между Востоком и Западом. «Женьминь Жибао», 28.9.2005г.

– Представитель министерства путей сообщения КНР Дун Сюебо на проходящей в столице Китая 3 Евро-Азиатской конференции по вопросу дорожных перевозок заявил, что вплоть до 2020г. китайское правительство намерено сосредоточить усилия на строительстве автодорог. Согласно плану, к 2020г. общая протяженность автотрасс в Китае составит 3 млн.км.; в частности, совокупная протяженность скоростных автострад, соединяющих все города с населением 200 тыс. и более человек, достигнет 85 тыс.км.

Общая протяженность автомобильных дорог в стране составляет 1,87 млн.км., включая 34,3 тыс.км. скоростных автотрасс, по которым постоянно курсируют 29 млн. автомобилей. В 2004г. на автомобильные шоссе приходилось 92% пассажирооборота и 73% грузооборота страны. Синьхуа, 28.9.2005г.

– Минтранспорта 16 стран Европы и Азии на открывшейся 26 сент. в Пекине 3 конференции МСАТ по автотранспортным перевозкам «Европа-Азия» опубликовали совместное заявление о про-

должении усилий по развитию автотранспортных перевозок и активизации сотрудничества между Европой и Азией.

На встрече минтранспорта стран Европы и Азии присутствовали главы или представители глав транспортных ведомств Азербайджана, Беларуси, Китая, Чехии, Грузии, Греции, Ирана, Казахстана, Монголии, Пакистана, Польши, Румынии, Словакии, Турции, Украины и Вьетнама. В заявлении говорится, что в последние годы в Европе и Азии достигнут существенный прогресс в строительстве автотранспортной инфраструктуры, что заложило прочную основу для дальнейшего расширения евро-азиатского сотрудничества в этой сфере. В заявлении подчеркнута необходимость создания евро-азиатского автотранспортного «коридора», создания удобств для межгосударственных и транзитных автоперевозок, расширения информационных и технических обменов и др. В 3-дневной конференции участвуют 400 зарубежных и 300 отечественных представителей. Синьхуа, 28.9.2005г.

– В Китае индустрия дорожных перевозок открыта для зарубежных инвесторов, и китайское правительство прилагает всевозможные усилия к содействию увеличению объемов дорожных перевозок между Европой и Азией, чтобы Китай и его партнеры извлекали из этого выгоду, сказал 26 сент. министр путей сообщения КНР Чжан Чуньсянь.

Чжан Чуньсянь – участник открывшейся 26 сент. в Пекине 3 конференции по автодорожным перевозкам «Азия-Европа» отметил, что китайское правительство уделяет постоянное внимание расширению международного сотрудничества в области дорожных перевозок с сопредельными странами и странами Европы, рассматривая укрепление регионального взаимодействия в области сообщения и перевозок, активное участие в многостороннем сотрудничестве как приоритетные направления развития отечественной транспортной отрасли.

Начальник департамента автодорог министерства путей сообщения КНР Чжан Цзяньфэй на конференции заявил, что Китай приветствует зарубежное инвестирование в отрасль дорожных перевозок.

С 2005г. Китай должен довести свой рынок автодорожных перевозок до степени открытости, соответствующей обещаниям, данным им при вступлении в ВТО. На конец 2004г. в китайской отрасли дорожных перевозок действуют 919 предприятий с участием инокапитала, сумма вложений в которые составили 5 млрд.долл.США.

Китай имеет с сопредельными странами 10 двусторонних и 3 многосторонних соглашения о перевозках. На границе Китая действуют 60 автодорожных КПП. Между Китаем и сопредельными странами проложено более 140 международных автодорожных пассажирских и грузовых маршрутов. По итогам 2004г., число въездов и выездов через эти китайские КПП превысило 1,4 млн., количество пересекших в этих пунктах границу Китая – 7,99 млн.чел., объем перевезенных грузов – 10,53 млн.т. Синьхуа, 27.9.2005г.

**После успешной обкатки созданного даляньской лабораторией «Цыгу» пилотного поезда на магнитной подушке «Чжунхуа-01» эта же лаборатория разработала легкий поезд на подвесном рельсе «Чжунхуа-06». Недавно успешно завершена обкатка нового поезда. Таким образом, Китай создал собственный поезд, работающий на принципе магнитной левитации. Проектная скорость поезда – 400 км./ч, мощность магнитного поля – 2,8 т./м. Поезд представляет собой быстрый междугородний транспорт, идеальный для региональных экономических зон в местах сосредоточения крупных и средних городов.**

**Китайский информационный интернет-центр, 17.5.2005г.**

**1 мая в 7:30 по местному времени из Катманду отправился первый поезд международного сообщения в Лхасу – административный центр Тибетского автономного района Китая. Железнодорожная линия Катманду-Лхаса составляет 955 км. В соответствии с соглашением, достигнутым Непалом и Китаем, в течение однолетнего испытательного срока маршрута еженедельно из Лхасы в Катманду и из Катманду в Лхасу будет отправляться по одному поезду.**

**Синьхуа, 1.5.2005г.**

**Завершена укладка рельсов железной дороги, соединяющей город центрального подчинения Чунцин с г.Хуайхуа пров.Хунань. Эта новая железная дорога общей протяженностью 624,52 км. является одним из проектов в рамках реализации стратегии масштабного освоения западной части Китая. В ее строительство вложено 19,8 млрд. юаней (1 долл. = 8,2765 юаня). Пришлось соорудить 600 мостов и туннелей, которые составляют 50% общей длины дороги.**

**«Женьминь Жибао», 6.4.2005г.**

– Член постоянного комитета политбюро ЦК КПК, вице-премьер Госсовета КНР Хуан Цзюй направил в адрес конференции приветствие, в котором выразил надежду, что страны Азии и Европы, а также соответствующие международные организации обсудят на конференции пути ускорения развития международных дорожных перевозок и сотрудничества в этой области.

В своем приветствии Хуан Цзюй отметил: с началом строительства современного «Шелкового пути» и Азиатско-Европейского трансконтинентального «моста» перед Азией и Европой встала задача полностью и эффективно использовать коммуникации для расширения рамок экономического и культурного сотрудничества между двумя континентами.

Хуан Цзюй напомнил, что в декабре пред.г. китайское правительство опубликовало государственный план развития сети скоростных автострад, согласно которому в Китае будет усовершенствована государственная коммуникационно-транспортная система и активизировано строительство автодорожных сетей в Азии. Синьхуа, 27.9.2005г.

– Скоростная автострада, соединяющая Китай и страны Асеан, будет сдана в эксплуатацию к концу т.г. Строительство скоростной автомагистрали Наньнин-Юйгуань протяженностью в 179,2 км. началось в конце 2002г.; капиталовложения в строительство объекта составили 3,7 млрд. юаней (1 ам. дол. = 8,09 юаня). Она будет состыкована с вьетнамской автодорогой номер 1. Введение в строй данного объекта позволит наполовину сократить время пути от административного центра Гуанси-Чжуанского автономного района до китайско-вьетнамской границы. Синьхуа, 27.9.2005г.

– Гендиректор второго объединения авиационной промышленности Китая Чжан Хунбяо проинформировал, что к 2010г. в стране ожидается масштабное открытие воздушного пространства ниже 3000 м., будет ликвидировано препятствие, долгое время сдерживавшее развитие универсальной авиации Китая.

По сообщению газеты «Бэйцзин жибао», госкомитет по контролю над воздушным сообщением рассматривает данную проблему и проводит в экономически развитых районах дельт рек Чжуцзян и Янцзы эксперимент по открытию низкого воздушного пространства. По мере постоянного роста спроса в области медико-спасательных работ и патрульной службы в ближайшие 10 лет потенциальные заказы на вертолеты в стране достигнут 1800 ед.

С 1996г., когда главное управление гражданской авиации КНР начало выдавать индивидуальным лицам летные права, всего 270 чел. получили такое право. Открытие низкого воздушного пространства создаст благоприятные условия для приобретения вертолетов предприятиями и индивидуальными лицами. Синьхуа, 26.9.2005г.

– 25 сент. началась прокладка специальной пассажирской ж/д магистрали, связывающей г.г. Сиань и Чжэнчжоу – административные центры севе-

ро-западной пров.Шэньси и центральной пров.Хэнань. Срок прокладки займет 4г. После сдачи в эксплуатацию скорость поездов на линии может превышать 200 км. в час, протяженность составит 484,5 км. Новая железная дорога, являющаяся участком будущей специальной пассажирской ж/д магистрали Ланьчжоу (пров.Ганьсу)-Сюйчжоу (пров.Цзянсу), будет проложена параллельно с ныне действующей ж/д ветвью Ланьчжоу-Ляньюньган (пров.Цзянсу). По мнению экспертов, открытие движения по новой железной дороге в значительной степени смягчит напряженность в области действующего сообщения по маршруту Ланьчжоу-Ляньюньган, который является восточным участком Евроазиатского моста. Синьхуа, 26.9.2005г.

– Как сообщили в представительстве Азиатского банка развития в Китае, банк выделил 2 кредита на 1 млрд.дол.США на строительство скоростной ж/д линии Чжэнчжоу-Сиань и автодорожной сети в пров.Сычуань. Синьхуа, 25.9.2005г.

– Китай наметил 5 основных направлений ж/д строительства на будущие 15 лет для удовлетворения потребностей народнохозяйственного и социального развития в стране. Главный экономист минжелезных дорог КНР Хуан Минь на открывшемся 20 сент. в Пекине Китайском форуме по вопросам инвестиционной реформы в сфере ж/д строительства сказал, что в 2020г. общая протяженность железных дорог в Китае достигнет 100 тыс.км., 50% железных дорог будет электрифицировано. Запланировано, что в ближайшие 15 лет Китай сосредоточит усилия и денежные средства на строительстве железных дорог по 5 основным направлениям:

Во-первых, создание сети скоростных пассажирских перевозок, которая через главные узловые звенья – Пекин, Шанхай, Гуанчжоу, Ухань, Сиань и Чэнду соединяет основные районы страны. Общая протяженность сети превысит 30 тыс.км.

Во-вторых, совершенствование структуры ж/д сети в целях расширения сети стальных трасс на западе страны и улучшения структуры железных дорог в центральном и восточном районах. Будут приложены новые железные дороги общей протяженностью в 16 тыс.км.

В-третьих, усиление строительства новых трасс для перевозок угля.

В-четвертых, создание системы контейнерных перевозок. Запланировано построить 18 центров контейнерных перевозок и 40 специальных пунктов контейнерных перевозок поблизости от административных центров провинций и автономных районов, крупных портов и главных внутриконтинентальных КПП.

В-пятых, усиление строительства основных ж/д узлов. Делая упор на пекинском, шанхайском и других узлах, урегулировать сортировочные станции, преобразовать станции пассажирских перевозок, построить базы по проверке и ремонту локомотивов и вагонов, совершенствовать структуру ж/д узлов.

Хуан Минь сообщил, что по предварительным оценкам, для реализации программы потребуется 2 трлн. юаней (1 долл.США = 8,10 юаня). Для реализации принятой госсоветом КНР в начале 2004г. «Средне- и долгосрочной программы строительства ж/д сети» необходимо дальше усилить ведущую роль правительства и привлечь общественный капитал. Синьхуа, 21.9.2005г.

– Китайский г.Хунчжун, пров.Чжилин, получил исключительные права на развитие и управление северокорейским портом Ранджин, побережье Японского моря, в обмен на строительство дороги в КНДР. Власти КНДР предоставили Хунчжун исключительное право на порт сроком на 50 лет и порядка 5-10 кв.км. территории для строительства там индустриальной зоны. В качестве оплаты Хунчжун построит дорогу, которая свяжет порт Ранджин с торговой зоной Вон Чон. Власти КНДР утвердили проект, а власти провинции Чжилин его ратифицировали. Все больше китайских компаний проникает в КНДР. Особенно важными для Китая являются именно порты КНДР, так как у Китая, имеющего стратегические интересы в этом направлении, до сих пор не было выхода к Японскому морю. ИА «Росбалт», 19.9.2005г.

– С будущего года минжелезных дорог КНР и администрация северо-восточной пров.Цзилинь вложат 46 млрд. юаней (1 долл.США = 8,09 юаня) в ускорение ж/д строительства в провинции. 18 сент. здесь состоялась церемония подписания соответствующего документа. По плану в ближайшие пять лет здесь будет построено несколько желез-

ных дорог, включая пассажирскую магистраль Харбин-Далянь и магистраль, пересекающую восточные районы Северо-Восточного Китая, что сыграет позитивную роль в возрождении старой промышленной базы пров.Цзилинь. Синьхуа, 19.9.2005г.

– В целях расширения торгово-экономических связей и сотрудничества Юго-Западного Китая со странами Южной Азии в 11 пятилетке (2006-10гг.) в Тибетском автономном районе (ТАР) Китая начнется строительство автодорожной магистрали Лхаса-Ятунг-Калькутта (Индия). Об этом сообщил зам-пред правительства Тар Хао Пэнжи во время 20 совещания по вопросам координации экономического развития шести юго-западных провинций, автономных районов и городов. Чиновник ТАР отметил заметное улучшение инфраструктуры района.

В Тибете создана сеть автодорог протяженностью в 42 тыс.км., которые соединяют все уезды и свыше 80% волостей района. Уже действуют два аэропорта и строится еще один в г.Линьчжи. Из административного центра ТАР Лхасы открыты внутренние авиалинии с шестью городами, включая Пекин, Чэнду, Чунцин, Сиань, и внешняя с Катманду (Непал). Протяженность линий опико-волоконной связи в ТАР достигает 17,8 тыс.км.

В 2006-10гг. ТАР намерен реконструировать автотрассы Сычуань-Тибет и Юньнань-Тибет, завершить строительство железной дороги Цинхай-Тибет, приступить к строительству ж/д магистралей Лхаса-Линьчжи, Лхаса-Шигадзе, провести подготовительные работы по прокладке ж/д магистрали Юньнань-Тибет, соорудить новый аэропорт в округе Нгари. Планируется проложить газопровод Голмуд-Лхаса и нефтепроводы Лхаса-Шигадзе, Лхаса-Линьчжи-Чанду, к 2010г. довести общую мощность энергоблоков до 12 млн.квтч. Синьхуа, 17.9.2005г.

– Китай планирует в течение ближайших 15 лет вложить 2 трлн. юаней (246,9 млрд.долл.США) в строительство сети высокоскоростных пассажирских железных дорог. Об этом сообщил на днях здесь – в административном центре центрально-китайской пров.Хэнань – замминистра железных дорог КНР Лу Дунфу. Со ссылкой на недавно утвержденную Госсоветом КНР «Долгосрочную и среднесрочную программу развития китайских железных дорог» он отметил, что в стране уже утверждены проекты строительства 9 таких ж/д магистралей, которые будут сданы в эксплуатацию к 2010г. Скорость движения поездов по таким железным дорогам будет достигать 300 км. в час. Строительство четырех скоростных магистралей будет начато уже в 2005г. Синьхуа, 14.9.2005г.

– 6 сент. в г.Нанкин восточно-китайской пров.Цзянсу завершилось строительство третьего моста через р.Янцзы. Это первый в стране мост со стальными пилонами и наклонными фермами, а также первый в мире дугообразный мост с наклонными фермами. Третий Нанкинский большой мост через р.Янцзы находится в 350 км. от устья р.Янцзы, общая протяженность моста составляет 15,6

**При помощи гранта и кредита правительство Ирана продолжает строительство 5-км. тоннеля «Анзоб» на трассе, соединяющий северную и центральную часть Таджикистана. Одновременно ведутся работы по реконструкции автодороги Душанбе-граница Кыргызстана за счет кредита в 60 млн.долл., выделенного Азиатским банком развития. Также ведутся работы по строительству моста через р.Пяндж на таджикско-афганской границе, которые финансируются за счет 28 млн.долл. кредита правительства США.**

**Строительство 2,3-км. тоннеля под перевалом Шар-Шар на юге страны будет осуществляться китайскими специалистами за счет 38 млн.долл. безвозмездного гранта правительства этой страны. Китайское правительство профинансирует реконструкцию и строительство 6,8 км. тоннеля Шахристан на трассе, соединяющей центр с северной частью страны. Длина самой трассы до границы с Узбекистаном составит 345 км. На эти цели КНР выделила 268 млн.долл. льготного кредита. Японское правительство выделило безвозмездный грант на реконструкцию 23 км. автодороги Дусти-Нижний Пяндж (граница с Афганистаном). Начнется вторая фаза строительства 10 км. автодороги Шогун-Зигар на трассе, соединяющий Душанбе до китайской границы на востоке страны.**

**ИА Regnum, 4.5.2006г.**

км., длина главного пролета моста – 648 м. Новый мост будет сдан в эксплуатацию до открытия 10 национальной спартакиады. Этот мост является важной составной частью шоссейной магистрали, соединяющей крупнейший китайский г.Шанхай с г.Чэнду пров.Сычуань (Юго-Западный Китай). Синьхуа, 7.9.2005г.

– В Гуанчжоу – центре южно-китайской пров.Гуандун возможно будут строиться дороги для низкоскоростных поездов на «магнитной подушке» с использованием принципа «магнитной левитации» (маглев). Об этом пишет газета «Гуанчжоу жибао» («Гуанчжоуская газета»). По плану, в мегаполисе планируется строительство 9 скоростных рельсовых дорог общей протяженностью 255 км. В ближайшие 6 лет ежегодно будет вводиться в эксплуатацию новая линия рельсового транспорта. На новых линиях вероятно будут задействованы низкоскоростные поезда на «магнитной подушке» со скоростью движения 120-200 км./час, которые отличаются низким уровнем шума, скорость высокоскоростных поездов – 500 км./час). Синьхуа, 5.9.2005г.

– 31 авг. на Северо-Западе Китая началось строительство ганьусского участка скоростной автомагистрали Тяньшуй (пров.Ганьсу)-Баоцзи (пров.Шэньси). Автострада станет составной частью главной государственной автомагистрали Ляньюньган (восточная приморская пров.Цзянсу)-Хоргос (Синьцзян-Уйгурский автономный район). Протяженность ганьусского участка – 91,11 км. Капиталовложения в строительство составят 6,7 млрд. юаней (827 млн.долл.США). Движение на этом участке будет открыто через 4г. Синьхуа, 1.9.2005г.

– «Важную роль в обеспечении динамично растущей торговли между Казахстаном и Китаем играет поступательное развитие транспортной составляющей», – сообщил посол Казахстана в Китае Ж.Карибжанов. Он отметил, что к свидетельствам перехода двустороннего экономического взаимодействия в качественно новую фазу можно отнести более тесное взаимодействие в ж/д сфере. По его словам, объем ж/д перевозок РК-КНР в 2004г. вырос на 1,7 млн.т. по сравнению с 2003г. и составил 9,2 млн.т.; в этом году ожидается рост этого показателя до 11 млн.т. налажены контейнерные перевозки в Тяньцзинь, Циндао и Ляньюньган.

Ж.Карибжанов сообщил, что специалисты из обеих стран изыскали возможности строительства Трансказахстанской ж/д магистрали (ТКЖМ) и ведут работу по изучению вопросов первой очереди строительства ТКЖМ – участка от пограничной ж/д станции Достык вглубь территории Казахстана до ст.Актогай. «Заинтересованность китайской стороны в данном проекте основана и на том, что предприятия и компании КНР смогут дешевле и быстрее доставлять и получать грузы из таких стран, расположенных вдоль данного маршрута, как Туркменистан, Иран, Турция и некоторые страны Европы», – указал он. «Женьминь Жибао», 31.8.2005г.

– В г.Нанкин – административном центре восточно-китайской пров.Цзянсу будет сооружен крупнейший в Азии ж/д «Западный вокзал Нанкина». По сообщению газеты «Янцзы ваньбао», новый вокзал будет расположен на проектируемой скоростной ж/д магистрали Пекин-Шанхай. По масштабам он в 6 раз превысит ныне действующий нанкинский вокзал. Министерство железных дорог КНР намерено превратить будущий вокзал в крупнейший транспортный узел в районе дельты р.Янцзы. Протяженность участка скоростной ж/д магистрали Пекин-Шанхай на территории пров.Цзянсу составит 240 км. Синьхуа, 21.8.2005г.

– Китай планирует построить еще 2 высокогорных аэропорта – на высоте 4300 м. над уровнем моря в округе Нгари (Тибетский автономный район) и высоте 4200 м. над уровнем моря в Ганьцзы-Тибетском автономном округе (пров.Сычуань, Юго-Западный Китай). Зампредседателя комитета по делам развития и реформ ТАР Янь Шицзинь проинформировал, что сооружение аэропорта в округе Нгари уже включено в госплан 11 пятилетки (2006-10гг.). Сейчас на месте будущего аэропорта ведется геофизическая разведка. В Китае самым высокогорным является аэропорт в округе Чанду ТАР, построенный на высоте 4334 м. над уровнем моря. Он был сдан в эксплуатацию в 1995г. Синьхуа, 17.8.2005г.

– В юго-западной пров.Юньнань интенсивно идут подготовительные работы к строительству ж/д магистрали, которая свяжет г.Дали с г.Жуйли на границе с Мьянмой. По оценке минжелдороз КНР, капиталовложения в строительство этой магистрали протяженностью 328 км. составят 10 млрд. юаней (1 долл.США = 8,11 юаня). Новая железная дорога сыграет важную роль в активизации обменов между Китаем и Мьянмой. Синьхуа, 14.8.2005г.

– По сообщению центрального телевидения Китая, на днях в Синьцзян-Уйгурском автономном районе (СУАР) началось строительство первой электрифицированной железной дороги, соединяющей Цзинхэ, Или и Хоргос. В строительство этой стальной трассы вложено более 6 млрд. юаней (1 долл. США = 8,1 юаней). Ее строительство будет завершено в 2008г. Общая протяженность этой ж/д линии составляет 286 км. После сдачи в эксплуатацию электрички будет намного увеличена способность перевозки экспортных грузов в Центральную и Южную Азию.

Государство запланировало с будущего года вложить капитал еще в строительство 3 новых железных дорог. Председатель комитета по делам развития и реформы СУАР Лю Яньлян сообщил, что в последние пять лет общий объем капиталовложений в основные фонды составил 430 млрд. юаней, что превысило суммарный показатель за предыдущие 45 лет. В последние годы благодаря осуществлению ряда важных проектов по ж/д строительству, транспортировке природного газа с запада на восток, строительству и реконструкции сельских электросетей в СУАР среднегодовой при-

рост капвложений в основные фонды достиг 17,4%, что содействовало быстрому развитию нефтегазовой промышленности, сельского хозяйства нового типа, внешней торговли и других отраслей. Годовые темпы роста экономики в Синьцзяне сохраняются на уровне более 10%. Синьхуа, 8.8.2005г.

– Китайская восточная авиакомпания 3 авг. открыла новые международные рейсы, связывающие г.Чэнду (административный центр юго-западной пров.Сычуань) с 7 зарубежными городами. Среди новых воздушных маршрутов: Чэнду-Шанхай-ЛосАджелес, Чэнду-Шанхай-Лондон, Чэнду-Шанхай-Париж, Чэнду-Шанхай-Ванкувер, Чэнду-Шанхай-Сидней, Чэнду-Шанхай-Мельбурн, Чэнду-Шанхай-Дели. В пред.г. были открыты 12 международных рейсов, связывающих Чэнду с зарубежными городами. Пассажирооборот в рамках международных авиационных перевозок составил 600 тыс.чел. Синьхуа, 4.8.2005г.

**Автобусный пассажирский маршрут, связывающий таджикский Хорог с китайским Кашгаром, открыт с 26 июня. Как сообщает информагентство «Авеста» со ссылкой на Ассоциацию международных перевозчиков автомобильного транспорта Таджикистана, утром 26 июня первый микроавтобус марки УАЗ отправился из Хорога по маршруту протяженностью 683 км., и вечером 27 июня он прибудет в Кашгар. Стоимость проезда для взрослых составляет 35 долл., для детей – 18 долл. Дети младше 5 лет смогут пользоваться услугами нового транспорта бесплатно, а для детей от 5 до 10 лет предоставляется 50% скидка.**

**У китайской стороны действуют льготы иного порядка: например, бесплатный проезд предусмотрен для детей, чей рост ниже 110 см., а 50% скидка предусмотрена при росте от 110 до 130 см. Кроме того, пассажиры будут иметь возможность везти с собой 15 кг. груза бесплатно, а за каждый килограмм сверх нормы будет дополнительно взиматься по 0,3 долл. Для этих целей автобусы будут сопровождать грузовые машины. Пассажирские автобусы, вмещающие в себя от 8 до 45 чел., будут выходить в рейс в обоих направлениях ежемесячно каждые пять дней. Грузовое сообщение между Таджикистаном и КНР открылось с 25 мая. В перспективе планируется соединить таджикско-китайскую автомобильную магистраль с Каракорумским шоссе, выходящим на Пакистан, и Трансазиатской магистралью.**

**РИА «Новости», 27.6.2004г.**

**Первый поезд из Худжанда прибудет в Саратов. Поезд, который будет курсировать между Саратовом и административным центром Согдийской обл. Таджикистана г.Худжандом, состоит из 15 вагонов общей вместимостью 700 чел. Сейчас Россию и Таджикистан связывают только два железнодорожных маршрута – Куляб-Астрахань и Астрахань-Душанбе.**

**ИА «Росбалт», 8.5.2004г.**

– Синьцзян-Уйгурский автономный район (СУАР) планирует построить 5 новых железных дорог. По плану 11 пятилетки, к 2020г. в СУАР будет сформирована единая ж/д сеть. Об этом сообщает руководящая группа по координации ж/д строительства СУАР. Согласно соглашению, подписанному между СУАР и минжелдором Китая, в 2005г. в Синьцзяне начнется подготовка технико-экономического обоснования проекта строительства трех ж/д линий. В соответствии с программой формирования общенациональной ж/д сети, запланированной на период до 2020г., в Синьцзяне должна быть проложена новая ветка Хами-Линьхэ, что сократит протяженности ж/д магистрали Пекин-Синьцзян с 3700 км. до 2800 км. Кроме того, планируется строительство железной дороги Курля-Голмуд. Как сообщил заместитель начальника названной группы, начальник Урумчийского управления железных дорог Ян Чжиги, новые ж/д линии сыграют важную роль в реализации стратегии масштабного освоения западных районов Китая и стимулируют экономическое развитие СУАР. Синьхуа, 3.8.2005г.

– Китай и Казахстан на днях в Алматы подписали соглашение об открытии 12 автодорожных маршрутов пассажирских и грузовых перевозок. Об этом сообщили сегодня в Управлении транспортного сообщения Синьцзян-Уйгурского автономного района (СУАР). Связывающие целый ряд городов Синьцзяна и Казахстана 12 новых маршрутов пассажиро- и грузоперевозок будут открыты 1 сент. т.г. Заместитель начальника Управления транспортного сообщения СУАР Ло Цзяньсинь сказал, что открытие новых маршрутов пойдет на пользу развитию двусторонней торговли и сотрудничества. В Синьцзяне действуют 12 автодорожных КПП, через которые проходят 63 международных автодорожные линии пассажирских и грузовых перевозок. Синьхуа, 31.7.2005г.

– Администрация Пекина намерена принять меры для сдерживания в 2008г. роста числа автомобилей в столице КНР в пределах 3,2 млн.ед. Об этом сообщил заместитель председателя Пекинского комитета транспорта Лю Сяомин. Количество автомобилей в Пекине ежегодно увеличивается на 10%. Предполагается, что в 2008г. оно возрастет с нынешних 2,4 млн. до 3,5 млн.ед. Учитывая быстрый рост мировых цен на нефть, нехватку автостоянок в центральных районах города и повышение размера платы за парковку, а также развитие современного общественного транспорта, сдерживание роста числа автомобилей в пределах 3,2 млн. ед. будет вполне возможным. К 2008г. пассажирооборот пекинского международного аэропорта «Шоуду» достигнет 60 млн.чел., будет проложено более 10 скоростных автотрасс, соединяющих Пекин с другими районами страны. Синьхуа, 27.7.2005г.

– В Китае заинтересованы в участии в проекте строительства скоростной трассы Москва-Санкт-Петербург. Об этом заявил председатель Государ-

ственного комитета по делам развития и реформ Ма Кай на встрече с министром транспорта РФ Игорем Левитиным. Кроме того, по его словам, Китай рассматривает возможность участия в возведении контейнерного терминала в морском порту Мурманска. В целом, отметил Ма Кай, инвестирование транспортной инфраструктуры РФ является одним из приоритетных направлений экономического сотрудничества Москвы и Пекина.

Накануне Левитин заявил, что российская сторона намерена предложить Китаю участие в финансировании строительства платной скоростной автомагистрали Москва – Санкт-Петербург. Глава минтранса РФ отметил, что у КНР уже накоплен опыт строительства таких автодорог, и Россия готова к его использованию. Предложение о китайских капиталовложениях, по мнению министра, отвечает намерениям Китая инвестировать в российскую экономику до 2020г. 12 млрд.долл. ИА «Росбалт», 22.7.2005г.

– Руководители транспортных ведомств России и Китая сформируют сегодня в Пекине список наиболее острых вопросов двустороннего сотрудничества в транспортной сфере. Работой заседания подкомиссии по транспорту российско-китайской комиссии по подготовке регулярных встреч глав правительств будут руководить министры транспорта РФ и КНР Игорь Левитин и Лю Чжицзюнь. «Задача подкомиссии – сформировать список вопросов, которые требуют решения на уровне глав правительств», – пояснили в пресс-службе министерства транспорта РФ. Грузооборот между РФ и КНР в последние годы активно развивается. Речь идет как об экспортно/импортных поставках, так и о транзите грузов. При этом у России есть ряд принципиальных позиций по маршрутам грузоперевозок. В частности, как отметили в минтрансе РФ, «мы заинтересованы в максимальной загрузке Транссибирской магистрали». Между тем Китай и Казахстан сейчас рассматривают возможность развития нового направления ж/д перевозок через Казахстан на Россию, минуя Трансиб.

Также Россия предлагает создать перевалочный пункт для грузовых авиоперевозок. «Пока Китай делает грузовой хаб во Франкфурте», – пояснил собеседник агентства. Автомобильные мосты через пограничные реки между Россией и Китаем также требуют модернизации. Минтранс РФ предлагает сделать это на условиях совместного финансирования. Российские компании перевезли в Китай в 2004г. 6 млн.т. сырой нефти, план на 2005г. – 10 млн.т. Китайская сторона заинтересована в увеличении этой цифры до 15 млн.т. в год, однако это требует серьезной модернизации путей. По итогам заседания подкомиссии будет подписан протокол, и наиболее важные вопросы будут включены в повестку дня предстоящей в сентябре встречи председателей правительств России и Китая. Прайм-ТАСС, 21.7.2005г.

– В апр. или окт. 2006г. будет происходить шестое по счету повышение скорости движения поез-

дов на ж/д магистралях Пекин-Харбин, Пекин-Шанхай, Ляньюаньган-Ланьчжоу, Ланьчжоу-Урумчи, Цзинань-Циндао, Учан-Цзюцзян, Вэньчжоу-Наньчан. Скорость движения поездов будет увеличена до 200 км. в час. Очередное повышение скорости движения поездов позволит сократить время в пути от Пекина до Шанхая с 13 часов 32 минут до 7 с лишним часов. В результате шестого повышения скорости движения поездов общая протяженность ж/д магистралей, допускающих скорость движения поездов свыше 120 км. в час, увеличится до более 22000 км., в частности на 5000 км. скорость достигнет 200 км. в час. Шестое увеличение скорости движения поездов на ж/д линиях предполагалось в октябре т.г., но в связи с техническими проблемами было отложено на будущий год. «Женьминь Жибао», 7.7.2005г.

– Китай готов активизировать транспортное сотрудничество со странами бассейна Большого Меконга и выдвинуть ряд конкретных предложений по его развитию в области автомобильного, железнодорожного, авиационного и водного транспорта. В «Государственном докладе об участии КНР в субрегиональном сотрудничестве в бассейне Большого Меконга», распространенном 5 июля на проходящем в г.Куньмин Втором саммите по вопросам субрегионального экономического сотрудничества в бассейне Большого Меконга, подчеркивается, что Китай принимает активное участие в строительстве автострады Куньмин-Бангкок, сооружении восточного участка паназиатской ж/д магистрали общей протяженностью 141 км. стоимостью 4,5 млрд. юаней, а также финансирует проект по совершенствованию фарватера в верховьях Меконга и др. Как указывалось в докладе, между Китаем и остальными пятью странами субрегиона действуют регулярные авиалинии, и Китай готов увеличивать число регулярных пассажирских и грузовых авиалиний в страны субрегиона. «Женьминь Жибао», 7.7.2005г.

– Для снижения уровня загрязнения воздуха в Пекине городская администрация решила уделять больше внимания расширению троллейбусного парка. Ожидается, что к концу года число троллейбусов в городе достигнет 600, а в 2008г. – 800. Как пишет газета «Синьцзин бао» («Новая столица»), в ближайшие годы троллейбусы будут курсировать за пределами 4 автомобильного кольца, а в центре города будет сформирована сеть троллейбусных маршрутов. Сейчас в китайской столице 563 троллейбуса, курсирующих по 15 маршрутам. В Китае спроектированы троллейбусы нового поколения, оборудованные аккумуляторной батареей, они могут двигаться без контактной сети. «Женьминь Жибао», 28.6.2005г.

– 25 июня в административном центре автономного района Внутренняя Монголия г.Хухото было объявлено об учреждении Компании по строительству железной дороги «Линьхэ». Это знаменует официальное начало реализации проекта строительства первой во Внутренней Монголии железнодорожной магистрали через пустыню.

Новая магистраль протяженностью 720 км. пройдет через пустыни Уланьбухэ и Бадан-джерэнг. Проектная скорость движения – 120 км. в час, в начальный период эксплуатации пропускная способность – 17, 5 млн.т. в год, в перспективе – 30,6 млн.т. в год.

Общий объем капиталовложений в прокладку магистрали составит 3,75 млрд. юаней (1 долл. США = 8,28 юаня). По плану, ее строительство начнется в августе т.г., сдача в эксплуатацию намечена на I пол. 2007г. Железная дорога будет содействовать торгово-экономическому сотрудничеству между КНР и Монголией, социально-экономическому развитию пограничных районов страны. Синьхуа, 27.6.2005г.

– В районе дельты р.Янцзы начался «бум» железнодорожного строительства. Здесь реализуется свыше 10 проектов строительства железнодорожных магистралей, общие капиталовложения в них оцениваются в 50 млрд. юаней (6,04 млрд.долл. США). По сообщению газеты «Вэньхуэй бао», крупномасштабное строительство железных дорог идет в провинциях Аньхой, Цзянсу, Чжэцзян и в Шанхае. Предполагается, к концу 2007г. будет сдана в эксплуатацию линия Хэфэй (пров. Аньхой)-

Нанкин (пров.Цзянсу). Ее длина составит 166 км., что на 146 км. короче действующей (312 км.), а новая железнодорожная магистраль Хэфэй-Ухань (пров.Хубэй) сократит расстояние между городами с 565 км. до 351 км. Время езды на поезде от Шанхая до Хэфэя сократится до 3 часов, от Шанхая до Уханя – до 5 часов. Проводится электрификация железнодорожной магистрали Шанхай-Ханчжоу (пров. Чжэцзян). На долю этой линии приходится треть пассажирооборота и четверть грузооборота в районе дельты Янцзы. Кроме того, к концу т.г. будет построен Шанхайский южный вокзал, общая строительная площадь которого достигнет 600 тыс.кв.м. Синьхуа, 23.6.2005г.

– Китайские товары будут направляться на мировые рынки транзитом через Приморье и порты края во Владивостоке, Находке и поселке Зарубино. Об этом договорились в Пекине члены специальной рабочей группы российско-китайской подкомиссии по сотрудничеству в области транспорта. Как сообщил руководитель департамента транспорта администрации Приморского края Лев Панченко, на переговорах обсуждался к подписанию на государственном уровне текст соглашения между правительством РФ и правительством КНР о сотрудничестве и взаимной помощи в перевозках китайских транзитных товаров через территорию Приморья. ИА «Росбалт», 22.6.2005г.

– С санкции Госсовета КНР с 25 по 27 сент. с.г. в Пекине будет проведена 3 евроазиатская конференция по дорожному транспорту. Организаторами конференции являются минкоммуникаций КНР, Международный союз дорожного транспорта и Общество дорожного транспорта Китая. В Китае впервые состоится международная конференция в отрасли дорожного сообщения.

Замминистра коммуникаций КНР Фэн Чжэнлинь 13 июня на пресс-брифинге заявил, что лейтмотив данной конференции – содействие евроазиатскому дорожному транспорту, продвижение развития евроазиатского сотрудничества в области дорожного сообщения. Как предполагается, в предстоящей конференции примут участие 300 зарубежных представителей и 500 представителей Китая.

В рамках конференции будут проведены заседание на уровне минкоммуникаций и транспорта евроазиатских государств, выставка китайского транспорта. 1 и 2 евроазиатские конференции по дорожному транспорту прошли соответственно в России и Иране. «Женьминь Жибао», 14.6.2005г.

– 1 июня в Синьцзян-Уйгурском автономном районе (Северо-Западный Китай) началось строительство второй автодороги через пустыню Такла-Макан, протяженность которой составит 424 км. Новая трасса соединит г.г.Арал и Хотан, движение по ней будет открыто в дек. 2007г. Она пройдет западнее первой автодороги через Такла-Макан протяженностью 522 км., движение по которой было открыто в сент. 1995г. Секретарь комитета КПК Синьцзян-Уйгурского автономного района Ван

**Транскаракумская железная дорога, на строительство которой государство затратило 2 млрд.долл., полностью окупит себя и начнет приносить прибыль через 3-5 лет. Новый транспортный коридор даст стимул для быстрой реализации других крупных проектов по созданию автомобильной трассы Ашхабад-Дашогуз в 1,5 млрд.долл.**

**540-км. железная дорога Ашхабад-Дашогуз (Транскаракумская магистраль) сократила протяженность пути между столицей Туркмении и административным центром северной области страны Дашогузского велаята на 700 км. Власти страны ожидают, что новая железнодорожная трасса станет использоваться для международных транзитных перевозок.**

**Интерфакс, 17.3.2006г.**

**От предгорий Копетдага на север, вглубь пустыни Каракумы, дорожные строители ведут прокладку автомобильной трассы Ашхабад-Дашогуз. Уже в этом году новая транспортная артерия свяжет по кратчайшему маршруту индустриальный юг страны с сельскохозяйственным севером. Завершили укладку земляного полотна на всем протяжении будущей трассы. По сложному рельефу пустыни пройдено 546 км.**

**Госинформагентство Туркменистана, 24.2.2006г.**

**Страны СНГ должны ежегодно закупать до 75 тыс. грузовых вагонов, чтобы выдержать конкуренцию на мировом рынке транспортных перевозок. Об этом заявил в Ашхабаде президент компании «Российские железные дороги», председатель Совета по железнодорожному транспорту стран СНГ Владимир Якунин.**

**Прайм-ТАСС, 22.11.2005г.**



Лэцюань сказал, что строительство новой дороги позволит улучшить инфраструктуру в южном Синьцзяне и будет способствовать развитию местной экономики. Синьхуа, 2.6.2005г.

– На состоявшемся на днях научно-техническом и управленческом форуме «Транспорт Китая в 2005г.» замначальника комитета коммуникаций столичной мэрии, замдиректора отдела общественного обслуживания Оргкомитета пекинской Олимпиады Юй Чуньцюань сообщил, что спортивные комплексы Игр будут не в состоянии предоставить необходимые площади под автостоянки, поэтому болельщикам будет предоставлена возможность воспользоваться специально организованной схемой движения городского общественного транспорта. Билет на соревнования станет основанием для бесплатного проезда на линиях городского транспорта, в т.ч. рельсового.

Согласно «Плану подготовки к Олимпиаде», до 2008г. в Пекине будут построены и реконструированы 318 км. автодорог внутри города, построено 1509 км. автотрасс и реконструировано 2530 км. автотрасс, проложено 154,5 км. рельсового автотранспорта. По словам Юй Чуньцюаня, план мэрии учитывает прирост числа автомашин и пассажиропотока на 10% ежегодно. По самым скромным оценкам, количество автомашин в столице к 2008г. достигнет 3 млн. ед. Приток туристов в 2008г. обострит транспортную проблему. Дополнительная проблема вызвана тем, что олимпийские сооружения и вспомогательные объекты разбросаны по всему городу.

Во время Олимпиады всем сотрудникам, обслуживающим Олимпиаду, наемным работникам, добровольцам и болельщикам будут выданы специальные жетоны, дающие право пользования автобусами, троллейбусами, метро, легким рельсовым транспортом и т.д. В районе спортивных арен Олимпиады будут функционировать пункты заказа такси, в то время как оснащение парковками и стоянками для частного легкового автотранспорта будет производиться в минимально необходимой степени. Основное направление развития транспорта в Пекине – приоритет общественного транспорта.

В программе «олимпийских перевозок» будут задействованы 4 тыс. ед. машин, 10 тыс. водителей, 2 тыс. диспетчеров и регулировщиков, управленцев, а также несколько тысяч добровольцев, не включая нынешний штат работников общественного транспорта.

Одновременно планируется создание системы оперативного управления и оповещения о ситуации в сфере общественного транспорта. Оперативная информация о ситуации будет обнародоваться штабом Оргкомитета Олимпийских игр. Планируется также выделение специальных «олимпийских полос» общественного транспорта, выделение полицейских кортежей для своевременной и безопасной доставки спортсменов на соревнования, установка удобных дорожных указателей и знаков «олимпийского дизайна», общая оптимиза-

ция маршрутов общественного транспорта и т.д. На улицы города выйдут экологически чистые автобусы, соответствующие концепции «Зеленой Олимпиады». Китайский информационный интернет-центр, 2.6.2005г.

– К концу этого года в Гуанси-Чжуанском автономном районе (Южный Китай) вступит в эксплуатацию автотрасса Наньнин-Юйгуань (Застава дружбы) – первая скоростная автодорога, связывающая Китай со странами Асеан. Автотрасса начинается от административного центра автономного района г.Наньнин и завершается на КПП Юйгуань на границе Китая и Вьетнама. По плану, на сооружение скоростной автотрассы протяженностью 180 км. ассигнуется 3,714 млрд. юаней (426 млн.долл. США). Синьхуа, 24.5.2005г.

– Полгода назад, 11 дек. 2004г., в соответствии с принятыми обязательствами при вступлении в ВТО, Китай расширил условия допуска иностранных предпринимателей в такие отрасли, как автомобильные грузовые перевозки, складское хранение, морские перевозки, судовые агентства, связанные с логистикой. Еще через полгода, 11 дек. 2005г., предприятия на иностранном капитале будут допущены в сферу логистики. Последняя в Китае практически полностью открылась, уже пошел обратный отсчет времени.

На днях Госкомитет КНР по развитию и реформе, Государственное статистическое управление, Китайская ассоциация логистики и закупок впервые опубликовали совместные данные о ситуации в сфере логистики по всей стране. Согласно полученным результатам в 2004г. общие расходы на логистику по всей стране составили 2 911,4 млрд. юаней, это на 16,6% больше по сравнению с пред.г. в реальном исчислении. Общая стоимость логистики по всей стране составила 3,84 млрд. юаней, что на 29,9% больше по сравнению с пред.г. в реальном исчислении. За последние 10 лет общая стоимость логистики в истекшем году росла самыми быстрыми темпами.

В 2004г. добавленная стоимость в сфере логистики составила 6% ВВП, это 19,5% добавленной стоимости во всех отраслях сферы обслуживания. Логистика уже стала ведущей отраслью третьей индустрии в нашей стране. Заместитель председателя постоянного комитета Китайской ассоциации логистики и закупок Дин Цзюньфа считает, что ближайшие 10-20 лет будут золотым периодом развития логистики в Китае.

Заведующий Научно-исследовательским кабинетом по логистике при АОН КНР Сун Цзэ отметил, что потенциал рынка логистики в стране огромен. Тот фактор, что конкурентоспособность отечественных предприятий не столь высока, способствует мощному и крупномасштабному наступлению крупных зарубежных предпринимателей в сфере логистики.

Специалисты полагают, что по мере дальнейшей открытости большинства отраслей, связанных с логистикой, соответствующие транснациональ-

ные компании будут расширять сферу своих операций в Китае. В области инвестиций они будут все больше выбирать форму создания предприятий на собственном капитале или будут увеличивать свою долю капитала, обеспечивая таким образом контроль над совместным капиталом. В отношении своих клиентов они не будут ограничиваться иностранными предприятиями, а будут постепенно проникать в китайские предприятия. В отношении инвестиционных районов они главное внимание будут уделять дельтам Янцзы и Чжуцзяна, району Бохайского залива, а также другим экономически развитым районам; они будут постепенно расширять свое присутствие в северо-восточных, центральных и западных районах Китая. «Женьминь Жибао», 20.5.2005г.

– В г.Тяньцзине будет построен новый нефтяной причал для захода танкеров с 300 тыс.т. нефти, чтобы удовлетворить энергетические потребности местных предприятий и соседних районов, включая Пекин, отметил мэр г.Тяньцзиня Дай Сяньлун во время пребывания в столице для участия во встрече «круглого стола» по культуре в рамках форума «Форчун-2005».

По словам мэра, новый нефтяной причал поможет урегулировать перевозки нефти и природного газа и удовлетворить потребность нефтехимической промышленности города, а также «поставлять природный газ Пекину, Тяньцзиню и пров.Хэбэй».

Тяньцзинь вложит 40 млрд. юаней в строительство порта, чтобы в 2010г. повысить объем грузооборота порта до 300 млн.т., а контейнеропоток – до 10 млн. контейнеров. Синьхуа, 17.5.2005г.

– После успешной обкатки созданного даляньской лабораторией «Цыгу» пилотного поезда на

магнитной подушке «Чжунхуа-01» эта же лаборатория разработала легкий поезд на подвесном рельсе «Чжунхуа-06». Недавно успешно завершена обкатка нового поезда. Таким образом, Китай создал собственный поезд, работающий на принципе магнитной левитации.

Проектная скорость поезда – 400 км./ч, мощность магнитного поля – 2,8 т./м. Поезд представляет собой быстрый междугородний транспорт, идеальный для региональных экономических зон в местах сосредоточения крупных и средних городов.

Старший специалист исследовательской группы Ли Линцзюнь сообщил, что длина, ширина и высота вагона экспериментального легкого поезда «Чжунхуа-06» составляет 9,6 м., 1,65 м. и 1,87 м. Подвесная структура пути позволяет экономить строительные материалы, сокращает механическую нагрузку и позволяет поезду развивать высокую скорость. Поезд имеет невысокую себестоимость – строительство двухколейного пути требует 80 млн. юаней.

Поезд оборудован рядом надежных устройств (противопожарных, аварийного открывания дверей и т.д.), обеспечивающих высокую безопасность пассажиров.

Председатель комиссии по приемке легкого поезда, работающего на принципе магнитной левитации, директор института машиностроения Пекинского промышленного университета Ян Цзянью отметил, что в Китае насчитывается 100 городов с населением 1 млн.чел. и 20 городов с населением 5 млн.чел. Легкие поезда на воздушной подушке хорошо подходят для решения проблемы создания связывающей такие города транспортной системы. Такие поезда подходят также для решения проблемы связи крупных городов и городов-спутников. Ожидается, что общая протяженность линий, которые будут построены в будущем, превысит 100 тыс.км. Китайский информационный интернет-центр, 17.5.2005г.

– В Сиани – административном центре пров.Шэньси (Северо-Западный Китай) планируется расширить международный аэропорт «Сяньян», что позволит увеличить его годовой пассажирооборот до 26 млн.чел. Об этом сообщили в комитете по делам развития и реформ правительства провинции.

Международный аэропорт «Сяньян» является одним из 6 важнейших аэропортов Китая. Объем его воздушных перевозок непрерывно растет. В 2004г. пассажирооборот аэропорта составил 6,36 млн.чел., что на 44,6% больше, чем в 2003г. Ожидается, что в 2005г. данный показатель достигнет 7,5 млн.чел.

По сообщению, проект расширения аэропорта включает строительство второй взлетно-посадочной полосы, новых авиастоянок, здания управления воздушным движением, совершенствование навигационного и электрооборудования и т.д. Строительство планируется завершить в 2020г., после чего аэропорт будет способен обслуживать 250 тыс. вылетов ежегодно. Аэропорт «Сяньян»

**Новый воздушный маршрут Ашхабад-Пекин ввела служба «Туркменховаеллары» («Туркменские воздушные линии»).** Новый рейс обслуживается самолетом «Боинг-757», продолжительность беспосадочного перелета составляет менее семи часов. Пекинский рейс стал двенадцатым по счету международным пассажирским маршрутом туркменской авиакомпании. Самолеты из Туркменистана, а это «Боинги», совершают рейсы в Абу-Даби, Амритсар, Бангкок, Бирмингем, Дели, Дубаи, Лондон, Стамбул, Франкфурт-на-Майне, Алматы, Киев и Москву.  
РИА «Новости», 4.8.2004г.

**Директор АО «Турецкие авиалинии» Ахмет Ок просит киргизское правительство оказать содействие в получении авиакомпанией дополнительного четвертого и пятого рейса «Бишкек-Стамбул-Бишкек».** Как сообщили в пресс-службе киргизского правительства, в обращении сказано, что «увеличение рейсов авиакомпании станет основным критерием привлечения европейских туристов, что положительно скажется на экономике страны в целом».

ИА Regnum, 7.4.2006г.

был открыт в 1991г. и расширен в 1999г. Синьхуа, 16.5.2005г.

– В пров.Цзянсу (восток Китая) 30 апр. открыт новый автомобильный мост через р.Янцзы. Мост «Жуньян» соединяет 2 старинных города – Янчжоу и Чжэньцзян. Председатель Постоянного комитета Всекитайского собрания народных представителей У Банго присутствовал на торжественной церемонии пуска моста. Он воздал должное 30 тыс. строителям, которым понадобилось 54 мес. для создания этого уникального подвесного моста длиной 35,66 км.

Его строительство велось с окт. 2000г. Длина основного пролета моста – 1490 м. На сегодня это крупнейший мост такого рода в Китае. Новый мост обещает играть важную роль в улучшении инвестиционного климата и модернизации района дельты Янцзы, сказал У Банго. Синьхуа, 1.5.2005г.

– 1 мая в 7:30 по местному времени из Катманду отправился первый поезд международного сообщения в Лхасу – административный центр Тибетского автономного района Китая. Железнодорожная линия Катманду-Лхаса составляет 955 км. В соответствии с соглашением, достигнутым Непалом и Китаем, в течение однолетнего испытательного срока маршрута еженедельно из Лхасы в Катманду и из Катманду в Лхасу будет отправляться по одному поезду.

В 2005г. исполняется 50 лет со дня установления дипломатических отношений между Китаем и Непалом. Железнодорожная линия Катманду-Лхаса в дальнейшем будет способствовать укреплению тесных дружественных контактов и углублению дружбы между народами двух стран. Синьхуа, 1.5.2005г.

– В будущем году планируется начать строительство приморской железной дороги, которая свяжет г.г.Сямэнь и Шэньчжэнь. Строительство данной железной дороги рассматривается как важный проект. Ее общая длина составит 500 км., 150 км. из них пройдут по территории Фуцзяни. Строительство начнется в 2006г., а в 2010г. по ней будет открыто движение. Общий объем капиталовложений в проект составит 25,6-27,1 млрд. юаней (1 долл. США = 8,28 юаня).

Существуют 2 варианта строительства: по первому варианту длина линии с 18 станциями составит 496 км., а общие капиталовложения – 27,1 млрд. юаней, второй вариант трассы (также с 18 станциями) будет на 3 км. короче, общие капиталовложения составят 25,6 млрд. юаней. После завершения строительства железной дороги время в пути между Сямэнем и Шэньчжэнем сократится до 3 часов. Синьхуа, 1.5.2005г.

– Началось строительство первого в Китае экспериментального участка в уезде Фэйдун пров.Аньхой (Восточный Китай) скоростной железной дороги Нанкин-Сиань. Эта скоростная ветка тянется от железнодорожного узла Хэфэй, переходит в скоростную магистраль Хэфэй-Нанкин и далее на восток до пров.Цзянсу в Нанкин. Длина строящегося полотна – 166 км., в т.ч. в пров.Ань-

хой 119 км. и 47 км. в пров.Цзянсу. По окончании строительства путь от Хэфэя до Шанхая займет меньше 3 часов. Хэфэйский участок магистрали Нанкин-Сиань является также важной составной частью скоростной железной дороги Шанхай-Ухань-Чэнду. Проектная расчетная скорость – 200 км. в час, при этом есть условия для повышения скорости до 250 км. в час. Синьхуа, 26.4.2005г.

– 6 апр. утром полностью завершена укладка рельсов железной дороги, соединяющей город центрального подчинения Чунцин с г.Хуайхуа пров.Хунань. Эта новая железная дорога общей протяженностью 624,52 км. является одним из знаменательных, символических проектов в рамках реализации стратегии масштабного освоения западной части Китая. В ее строительство вложено 19,8 млрд. юаней (1 долл. = 8,2765 юаня).

Строительство этой железнодорожной линии, начатое 16 дек. 2000г., шло в очень сложных геологических условиях. Пришлось соорудить 600 мостов и туннелей, которые составляют 50% общей длины дороги. Стальная трасса Чунцинуайхуа будет сдана в эксплуатацию к концу 2005г. «Женьминь Жибао», 6.4.2005г.

– На конец пред.г. капиталовложения в строящиеся железнодорожные объекты составили в Китае 500 млрд. юаней (60 млрд.долл.США). В т.г. ожидается рост этого показателя, сообщил министр железных дорог КНР Лю Чжицзюнь в г.Гуйян юго-западной пров.Гуйчжоу. По его словам, в 2005г. планируется реализация новых проектов и ожидается рост капиталовложений в железнодорожное строительство.

Министр отметил, что недостаточная пропускная способность железных дорог страны отрицательно сказывается на развитии китайской экономики, и подчеркнул актуальность совершенствования железнодорожной сети в стране. Синьхуа, 5.4.2005г.

– Конечная западная точка автодорожного моста, соединяющего Сянган, Аомэнь и г.Чжухай (пров.Гуандун, Южный Китай), будет находиться в районе Гунбэй Чжухая. Такое решение было принято на завершившемся в Чжухае рабочем совещании по данному вопросу.

Организатором 2-дневного совещания выступил Государственный комитет по делам развития и реформ Китая. На совещании присутствовали чиновники ведомств Специальных административных районов (САР) Сянган и Аомэнь и г.Чжухая и свыше 100 экспертов. Общая протяженность автодорожного моста будет достигать почти 29 км. По завершении строительства время поездки из Сянгана в Аомэнь или Чжухай сократится до 20 мин. Синьхуа, 3.4.2005г.

## КНДР

– Власти двух корейских государств договорились провести 25 мая торжественные церемонии по случаю пробного пуска поезда по воссоединенной впервые за полвека железной дороге между

ними. По сообщениям из Сеула, поезд с 500 пассажирами проедет через военно-демаркационную линию из южнокорейского г. Мусан в северокорейский Кэсон. Как передает из Сеула агентство «Ренхап», договоренность об этом достигнута в пятницу в Кэсоне в ходе рабочей встречи представителей КНДР и Республики Корея.

Железнодорожные пути между Севером и Югом Корейского полуострова были состыкованы 14 июня 2003г. на двух участках на западе и востоке демилитаризованной зоны – полосы шириной 4 км. Она разделяет Корейский полуостров вдоль 38 параллели, по которой прошла граница между двумя корейскими государствами. В перспективе ожидается соединение железных дорог КНДР и Республики Корея с Транссибирской магистралью.

Перед тем, как поезд из Южной Кореи тронется в исторический путь по воссоединенной западной магистрали, в Масане, а также на восточном участке в районе станции «Алмазных гор» – Кымгансан в КНДР – одновременно пройдут торжественные церемонии. По данным «Ренхап», в них участвуют главы делегаций двух государств на двусторонних переговорах – министр по делам национального воссоединения Республики Корея Ли Чон Сок и ответственный советник кабинета министров КНДР Квон Хо Ун. В поезде среди пассажиров поездку с Юга на Север совершат по 100 официальных лиц двух корейских государств, а также 300 жителей Южной Кореи.

Речь о регулярном сообщении между КНДР и Республикой Корея пока не идет из-за остающихся технических вопросов и проблем гарантий безопасности. По железной дороге из Сеула в Пхеньян в июне намерен совершить поездку бывший южнокорейский президент Ким Дэ Чжун, который в 2000г., будучи главой государства, впервые побывал в столице КНДР и встретился с лидером этой

страны Ким Чен Иром. Именно Ким Дэ Чжун начал политику «солнечного тепла», которая привела к небывалому прежде сближению между Севером и Югом Кореи. Ее продолжателем стал и нынешний президент Республики Корея Но Му Хен. РИА «Новости», 19.5.2006г.

– Заседание смешанной российско-корейской железнодорожной пограничной комиссии открывается в понедельник в северокорейском г. Раджин. Как сообщили в службе по связям с общественностью Дальневосточной железной дороги, в состав делегации ОАО «Российские железные дороги» вошли железнодорожники из Москвы, Хабаровска и Владивостока. На заседании будут обсуждаться вопросы грузовой и коммерческой работы, дополнения и изменения в российско-корейское железнодорожное соглашение.

Стороны также намерены обсудить итоги выполнения планов перевозок внешнеторговых грузов между Россией и КНДР за 6 мес. тек.г. Российские железнодорожники обсудят с коллегами из министерства железных дорог Северной Кореи графики движения поездов на 2006г. по пограничному железнодорожному переходу Хасан (Россия)-Туманган (КНДР). Как отметили в службе по связям с общественностью ДВЖД, «в I пол. 2005г. пассажирооборот на погранпереходе Хасан-Туманган составил 5315 чел., что по сравнению с пред.г. составляет 119,4%. Из РФ в КНДР перевезено 1841 чел. – 131,5%, из КНДР в РФ перевезено 3474 пассажира – 113,8% к пред.г.». Импортные перевозки из КНДР за 6 месяцев 2005г. составили 107,2% к аналогичному периоду 2004г. За 6 мес. 2005г. увеличены объемы экспортных перевозок лесных грузов. В то же время по сравнению с аналогичным периодом 2004г. снизились объемы перевозок черных металлов, угля, удобрений, автомобилей. РИА «Новости», 22.8.2005г.

– Торговое судно из КНДР прибыло 22 мая в южнокорейский порт Ульсан, расположенный на юго-востоке страны, чтобы принять на борт химические удобрения, которые Южная Корея передает Северной в качестве гуманитарной помощи. Это первый за последние 21г. заход северокорейского судна в южнокорейский порт.

21 мая во второй половине дня это судно покинуло один из портов КНДР и взяло курс на юг, ночью оно пересекло морскую разграничительную линию между двумя корейскими государствами и оказалось в южнокорейских территориальных водах, а вечером 22 мая пришвартовалось к причалу порта Ульсан. После загрузки на борт 5 тыс.т. химических удобрений судно должно 25 мая сняться с якоря и отплыть обратно в КНДР. В соответствии с договоренностью еще одно северокорейское транспортное судно сегодня вечером должно встать к причалу другого южнокорейского порта Кунсан в западной части страны.

Соглашение о поставках 200 тыс.т. южнокорейских химических удобрений в КНДР было подпи-

**Турецкая компания Palmali Shipping – один из основных перевозчиков нефтеналивных грузов по внутренним водным путям России, владеет собственной верфью в Турции и строит порт в Азербайджане – намерена купить все 10 арктических танкеров «Лукойла» дедевейтом 14,8-20 тыс.т. Флот Palmali – 60 танкеров, барж и сухогрузов, работающих под российским флагом, сообщает «Ведомости».**  
**ИА Regnum, 27.3.2006г.**

**Турция заинтересована в установлении железнодорожного сообщения с Грузией и Азербайджаном, заявил в Тбилиси президент Турции Ахмед Неждет Сезер. «Мы продолжаем вести работу по реализации проекта задействования железнодорожной магистрали Карс (Турция)-Ахалкалаки (Грузия)-Тбилиси-Баку. Мы хотим, чтобы к проекту нефтепровода Баку-Тбилиси-Джейхан (БТД) и газопровода Баку-Тбилиси-Эрзерум добавился проект этой железнодорожной магистрали», – сказал Сезер.**

**ИА Regnum, 15.3.2006г.**

сано после встречи на уровне замминистров двух стран, проходившей с 16 по 19 мая с.г. Согласно договоренности, 10 тыс.т. из этого количества удобрений будут отправлены в КНДР сухопутным маршрутом, а 190 тыс.т. – морским путем. Синьхуа, 23.5.2005г.

## Корея

– В своей внешнеэкономической стратегии Республика Корея делает большую ставку на реализацию проекта по возобновлению железнодорожного сообщения между северной и южной частью Корейского полуострова и получение сухопутного выхода на два крупных экспортных рынка – западноевропейский и китайский. Благодаря осуществлению данной инициативы железнодорожные составы с потребительскими товарами смогут следовать из порта Пусан, расположенного на юге полуострова, через демилитаризованную зону и территорию КНДР и, далее, Сибири в Европу, вплоть до Берлина. Сухопутный маршрут позволит существенно сократить время доставки грузов из РК, которые пока перевозятся морским транспортом. Планируемые через Сибирь железнодорожные маршруты дадут возможность доставлять товары из внутренних районов Китая в Европу в два раза быстрее.

Республика Корея и КНДР планировали провести испытание построенных через демилитаризованную зону железнодорожных путей в конце мая тек.г. Однако КНДР не поддержала данную инициативу, сославшись на напряженные отношения между двумя корейскими государствами.

На переговорах по экономическим вопросам, закончившихся в начале июня, северокорейские представители отказались от согласования времени испытаний до тех пор, пока не будет урегулирован спор о морской разграничительной линии между КНДР и РК в западных акваториях. Республика Корея заявила о готовности отгрузить в КНДР сырье и материалы для производства обуви, текстиля и моющих средств уже в августе тек.г., но только в случае согласия партнеров на проведение испытаний.

Проект железнодорожного «Шелкового пути» начал реализовываться после того, как в 2000г. состоялся первый межкорейский саммит. К 2003г. были состыкованы старые железнодорожные пути на двух участках демилитаризованной зоны. После этого работы над проектом были приостановлены, несмотря на то, что его поддерживает большое число сторонников.

Отношение к проекту должно продемонстрировать степень готовности КНДР стать «открытой» страной. Транскорейская железная дорога даст возможность южнокорейским производителям мобильных телефонов и комплектующих для автомобилей быстрее и с меньшими издержками доставлять свою продукцию на китайский, российский и западноевропейский рынки. В Республике Корея уже построен новый аэропорт, расширена и модернизирована портовая инфраструктура и теперь генеральный план по развитию транспорта должен

быть дополнен железнодорожной «составляющей».

В осуществлении сквозного сообщения через весь Корейский полуостров, помимо РК и КНДР, заинтересованы и другие страны. Как отмечает International Herald Tribune, Китай обеспечит себе сухопутный выход на южнокорейский рынок. Россия укрепит свою роль в качестве связующего звена между Европой и Азией, получая за транзит дополнительные средства и снабжая Республику Корея, лишенную многих видов полезных ископаемых, продукцией добывающей промышленности.

Российская сторона приложила немалые усилия для того, чтобы убедить северокорейские власти в целесообразности открытия территории КНДР для транзитного сообщения. Десятки специалистов из РФ готовили технико-экономическое обоснование для организации на современном уровне железнодорожного сообщения между РФ и РК по восточному побережью Корейского полуострова.

Как отмечает International Herald Tribune, КНДР с 1994г. стала проявлять заинтересованность в развитии международного транзитного сообщения через свою территорию. Незадолго до своей смерти президент КНДР Ким Ир Сен на встрече с бельгийской делегацией заявил о возможности получения его страной ежегодных доходов в 1,5 млрд.долл. в год за транзитные услуги (в случае восстановления межкорейского железнодорожного сообщения). Дополнительные валютные средства позволят КНДР в какой-то мере ослабить давление со стороны США. Страны, грузы которых будут следовать по северокорейской территории, постараются добиться от Соединенных Штатов большей гибкости в их политике по отношению к КНДР, что даст возможность обеспечить стабильность на Корейском полуострове. Одновременно северокорейские власти могут пойти на реформирование своей экономики по китайскому образцу, включая реализацию инициатив по открытию экономики по отношению к внешнему миру. БИКИ, 22.6.2006г.

– Консорциум европейских инвесторов готов инвестировать в строительство железной дороги между Россией, Южной Кореей и Китаем. Об этом заявил глава минэкономразвития Герман Греф по итогам встречи с министром экономики Южной Кореи Ким Хен Чоном и корейскими предпринимателями. Он напомнил, что в конце мая проводились консультации во Владивостоке между Южной Кореей, Северной Кореей и Россией. «Пока вопрос упирается в предоставление информации со стороны Северной Кореи, через которую будет проходить дорога», – сказал Г.Греф. По его словам, по мере предоставления информации и проявления интереса со стороны Северной Кореи, «мы готовы максимально быстро подключиться к проектированию и инвестированию». Прайм-ТАСС, 4.4.2006г.

– Реконструкция Транскорейской магистрали начнется с восстановления железной дороги до территории РФ по маршруту Госграница-Туманган-

Раджан. Договоренность об этом, как сообщили в пресс-службе ОАО «РЖД» 16 марта, достигнута в ходе переговоров во Владивостоке делегации компании с представителями Северной и Южной Кореи.

Встреча проходила в рамках конференции «Транссибирская магистраль в XXI веке: перспективы развития сотрудничества в области железнодорожных перевозок». Она была посвящена развитию контейнерных перевозок (с южнокорейской стороны), вопросам восстановления Транскорейской железной дороги и организации сотрудничества железнодорожных ведомств. Кроме того, представители Северной Кореи согласились с необходимостью создания международного консорциума для восстановления Транскорейской железной дороги. ИА Regnum, 17.3.2006г.

– Организация перевозок грузов контейнерными поездами – передовая перевозочная технология, отвечающая требованиям как внутреннего, так и внешнего рынков. Об этом, как сообщили 16 марта в пресс-службе ОАО «РЖД», во Владивостоке заявил вице-президент ОАО «Российские железные дороги» Салман Бабаев, выступая перед участниками международной конференции «Транссибирская магистраль в XXI веке: перспективы развития сотрудничества в области железнодорожных перевозок».

Бабаев отметил, что современная технология перевозки грузов контейнерными поездами – это, прежде всего, сокращение сроков доставки, обеспечение большей сохранности перевозимых грузов, применение новейших информационных разработок. ОАО «РЖД» ведет активную деятельность по развитию перевозок грузов в контейнерах из Китая, Кореи и Японии в страны Европы с участием Транссибирской магистрали через погранпереход Забайкальск и порт Находка-Восточная. В 2004г. был отправлен опытный контейнерный поезд по маршруту Китай-Украина (через пограничный переход Забайкальск). Время в пути – 7,5 суток. В данном поезде осуществляется перевозка грузов в контейнерах из Китая в страны Восточной

Европы, – сообщил Бабаев. С янв. 2005г. начал курсировать контейнерный поезд по маршруту Находка/Восточная-станция Марцево (Северо-Кавказская железная дорога). Автомобильные комплекты из Южной Кореи для завода ТагАЗ регулярно доставляются по железнодорожному маршруту протяженностью 9928 км. за 11 суток. Там же производится обработка и погрузка на станции «Находка» производятся за 3-4 дня. Разгрузка на станции Марцево – за 2 дня. Срок доставки аналогичной партии груза морскими линиями от порта «Восточный» до порта «Таганрог» (Азовское море) составляет 25 суток.

В янв. 2006г. был реализован проект перевозки одного тестового контейнера с грузом IKEA из Китая в Швецию (Шанхай-порт Восточный-Клайпеда (Литва)-Альмут (Швеция) транзитом по российским железным дорогам. Общее время перевозки – 50 дней, из них по РЖД – 22 дня. Развивая проект перевозок грузов IKEA, в I пол. 2006г. планируется перевозка тестового контейнера из Китая в Москву по Транссибирской магистрали. Необходимо отметить, отметил Бабаев, что за последние годы наметилась устойчивая тенденция по обеспечению сохранности перевозимых грузов в ускоренных контейнерных поездах по Транссибирской магистрали. Для улучшения сервиса транспортных услуг открыты агентства «Трансконтейнер» ОАО «РЖД» на припортовой станции Находка-Восточная, пограничных переходах Забайкальск, Гродеково, Наушки. Наличие таких агентств на пограничных переходах позволяет оказывать полный комплекс услуг по формированию контейнерных поездов, а также координировать работу причастных ведомств – пограничных служб, таможенных органов, стивидорных компаний и погранпереходов со стороны сопредельных железных дорог. ИА Regnum, 16.3.2006г.

– По информации министерства морских дел и рыболовства РК, 19 янв. 2006г. на год раньше запланированного срока открылись первые три контейнерных причала нового порта г.Пусан (стенка – 1,2 км. при глубине 16 м.). На этих причалах можно одновременно осуществлять погрузку и разгрузку трех контейнеровозов водоизмещением 50 тыс.т. Строительство нового порта началось в 1995г. и продлится до 2011г. Стоимость строительства составляет 9,2 трлн. вон. Ожидается, что с началом эксплуатации порта в полном объеме Пусан переместится с пятого на второе место среди крупнейших портов мира. По завершению строительства Пусан сможет переваливать 25 млн. двадцатифутовых контейнеров. На первом месте – Гонконг, на втором – Сингапур, на третьем – Шанхай (КНР), на четвертом – Шенжен (КНР). www.economy.gov.ru, 3.2.2006г.

– Власти РК объявили о том, что они планируют построить к 2015г. линию скоростной железной дороги, которая соединит Сеул со столицей пров.Чолла г.Кванджу через г.Осон. Данный проект оценивается в 14,38 млрд.долл., что составля-

**Минфин Турции заявил о подписании кредитного соглашения на 400 млн. евро на строительство тоннеля под Босфором с Европейским инвестиционным банком. Принимая во внимание данный кредит, общий заем Европейского инвестиционного банка на проект составляет 906,3 млрд. евро.**

**ИА Regnum, 14.3.2006г.**

**Всемирный банк выделил 143 млн. евро для реконструкции всех железнодорожных путей Турции. Договор об этом был подписан в Анкаре представителями ВБ и министерства финансов Турции. Часть суммы будет направлена на обучение персонала и улучшение системы управления движения поездов.**

**ИА Regnum, 14.3.2006г.**

ет 7% ежегодного бюджета страны. Вместе с тем уже эксплуатируемая скоростная железная дорога Сеул-Пусан за год принесла 500 млн.долл. убытков. [www.economy.gov.ru](http://www.economy.gov.ru), 8.12.2005г.

– «Корейские национальные железные дороги» признали южнокорейскую фирму «Ротем» победителем над французской фирмой «Алстом» (Alstom) в тендере на строительство нового скоростного поезда G-7, максимальная скорость которого составляет 350 км./час. Общая стоимость контракта составила 288,6 млн.долл. [www.economy.gov.ru](http://www.economy.gov.ru), 8.12.2005г.

– По информации министерства строительства и транспорта, во II пол. 2005г. будут открыты рейсы трех иностранных авиакомпаний, которые свяжут РК с Индией, Таиландом и Россией. Авиакомпания Air India открывает регулярное сообщение между Сеулом, Мумбаи, Дэли и Гонконгом 7 июля 2005г. «Авиакомпания Русское небо» также 7 июля 2005г. открывает грузовое сообщение между Абаканом и Сеулом (рейс дважды в неделю). Авиакомпания Tai Sky Airlines с 11 авг. 2005г. откроет сообщение между Сеулом и Бангкоком. [www.economy.gov.ru](http://www.economy.gov.ru), 7.7.2005г.

– По информации международной ассоциации воздушного транспорта (International Air Transport Association), крупнейший южнокорейский авиаперевозчик Korean Air объявлен по итогам 2004г. ведущим в мире авиационным грузоперевозчиком. При подведении итогов в расчет принималась общая протяженность грузовых полетов (у «Корейских авиалиний» она составила 8,16 млрд.км.). В 2004г. данной корейской компании впервые за 19 лет удалось сместить с пьедестала немецкую компанию «Люфтганза». [www.economy.gov.ru](http://www.economy.gov.ru), 1.7.2005г.

– Основной потенциал развития сотрудничества между Россией и Республикой Корея лежит в области использования транзитных возможностей российских железных дорог. Такое мнение высказал министр экономического развития и торговли РФ Герман Греф, выступая в среду в ходе российско-южнокорейского семинара «Экономические реформы и конкурентоспособность». Глава минэкономразвития отметил малое количество контактов между российским и южнокорейским бизнесом, а также невысокий уровень взаимных инвестиций – около 250 млн.долл. По мнению Грефа, одной из новых потенциальных отраслей сотрудничества может стать железнодорожный транзит, в частности, с использованием возможности Байкало-Амурской магистрали и Транссиба.

«Имеются качественно новые возможности транспортировки контейнерных грузов по Транссибирской магистрали. У нас уже разработана программа транзитных перевозок, в соответствии с которой будут снижены тарифы на грузовые перевозки и будут упрощены таможенные процедуры», – сказал министр. В рамках этой программы уже разработана идея соединения железных дорог Южной и Северной Кореи. РИА «Новости», 7.7.2004г.

## Пакистан

– Пакистан и КНР открыли первый автобусный маршрут между двумя странами. Регулярное автобусное движение свяжет пакистанский Гилгит и китайский Кашгар. «Это первый автобусный маршрут между нашими странами за полвека дипломатических отношений», – сказал представитель пакистанского министерства транспорта Зафар Икбал (Zafar Iqbal). Это первый международный маршрут по высокогорному Каракорумскому шоссе. Автобусы будут ходить в обе стороны три раза в неделю, поездка будет занимать в среднем 16 часов. Первые автобусы отправились из КНР и из Пакистана, прибытие в пункты назначения ожидается поздно вечером. РИА «Новости», 15.6.2006г.

– Индию и Пакистан свяжет третий автобусный маршрут, который с нетерпением ожидают тысячи сикхских паломников, сообщает правительство Индии. Автобус свяжет индийский Амритсар, священный для сикхов город, где расположен культовый Золотой храм, с пакистанским Нанкана Сахиб, родиной сикхского Гуру Нанак. Гуру Нанак является основателем религии сикхизм, возникшей в Пенджабе в конце XVв. и достаточно распространенной на севере Индии. Слово «сикх» восходит к санскритскому «ученик», и каждый последователь религии считает себя учеником 10 гуру, оформивших это религиозное учение. Индия и Пакистан открыли автобусное сообщение между Нью-Дели и Лахором, а также между Сринагаром и Муззафарабдом. РИА «Новости», 24.3.2006г.

– Открылось автобусное сообщение между индийским Амритсаром и пакистанским Лахором в соответствии с достигнутой договоренностью в рамках укрепления «мер доверия». Стоимость поездки между двумя историческими, культурными и религиозными центрами составляет 20 долл. Автобус будет ходить 2 раза в неделю. Пассажирами первого рейса из Лахора стали всего 7 чел., включая известную фольклорную певицу Решма и ее труппу, сообщил телеканал NDTV. Телеканал полагает, что автобус отправился почти пустым не из-за отсутствия желающих пересечь границу, а из-за бюрократических проволочек, связанных с получением въездных виз. РИА «Новости», 20.1.2006г.

– Индия и Пакистан откроют железнодорожное сообщение между двумя странами, прерванное более сорока лет назад из-за войны. В заявлении начальника железнодорожного ведомства Индии говорится, что поезд свяжет индийскую деревню Мунабао в западном штате Раджастан и г.Кхокрапар на юге Пакистана. ИА «Росбалт», 21.10.2005г.

– 30 сент. в Москве состоялась встреча представителей российских и пакистанских железных дорог. По данным ОАО «РЖД», стороны обсудили ряд вопросов в области развития сотрудничества при реализации проектов создания и модернизации объектов железнодорожной инфраструктуры на территории Пакистана, применения новых тех-

нологий и систем безопасности движения поездов, поставки в Пакистан грузовых вагонов, локомотивов и железнодорожной техники российского производства, рельсов, материалов верхнего строения пути. Российские железнодорожники подтвердили готовность сотрудничества в научно-технической и образовательной сферах.

По итогам встречи был подписан совместный протокол об основных направлениях сотрудничества ОАО «РЖД» и пакистанских железных дорог, в котором определены наиболее перспективные технические стороны двустороннего сотрудничества. По мнению представителей РЖД, состоявшаяся встреча заложила хорошую основу для дальнейшей плодотворной совместной работы. Важным фактором является геополитическое положение Российской Федерации и Исламской Республики Пакистан, а также наличие транспортной инфраструктуры железных дорог двух стран предопределяет возможность их широкого использования для обеспечения евроазиатских транспортных коридоров и позволяет стать надежным транспортным мостом, соединяющим страны Европы, Персидского залива и Азиатского региона.

В РЖД отмечают, что за последние годы развитие получило транспортное направление «Север-Юг», ориентированное на обеспечение перевозок между странами Северной, Западной и Восточной Европы с государствами Персидского залива, Южной и Юго-Восточной Азии. Возрастает количество стран-участниц межправительственного соглашения о международном транспортном коридоре «Север-Юг». ОАО «РЖД» поддерживает присоединение к соглашению Азербайджана, Армении, Сирии, а также стремление Казахстана, Грузии и других стран стать участниками соглашения. ИА Regnum, 3.10.2005г.

– Губернаторы соседних провинций – пакистанского Белуджистана Оваис Ахмад Гани и афганского Кандагара Мохаммад Юнус Пуштун договорились об открытии регулярного автобусного сообще-

ния между Кветтой и Кандагаром. После многолетнего перерыва между двумя столицами провинций будут ходить автобусы частной компании. В следующем году может также начаться строительство железной дороги от пакистанского пограничного пункта Чаман до Кандагара. Пакистанские инженеры уже провели все предварительные изыскания. Теперь этот план предстоит утвердить правительствам двух стран. РИА «Новости», 29.9.2004г.

## Таджикистан

– Совещание представителей железных дорог – участниц Договора о едином транзитном тарифе открылось во вторник в Душанбе. Как сообщила председатель комиссии по грузовым перевозкам Организации сотрудничества железных дорог Зубайда Аспаева, основная цель встречи – обсуждение и согласование транзитных тарифных ставок, рассмотрение возможностей увеличения объемов грузоперевозок и повышения конкурентоспособности железнодорожного транспорта.

Участники совещания обсудят вопросы регулирования тарифов по грузовым железнодорожным перевозкам между странами СНГ.

Как отметил, выступая на совещании, первый замначальника госпредприятия «Таджикская железная дорога» (ТЖД) Владимир Собкалов, для обеспечения выхода на рынки Афганистана, Пакистана, Ирана, Китая и к портам Индийского океана специалисты ТЖД разработали инвестиционные проекты по строительству новых железнодорожных веток. Это, в частности, проект дороги Колхозабад-Нижний Пяндж протяженностью 75 км. и стоимостью 55 млн.дол., а также проект ветки Душанбе-Вахш протяженностью 96 км. и стоимостью 140 млн.дол.

В совещании, которое продлится до 19 мая, принимают участие представители железнодорожных администраций России, Белоруссии, Казахстана, Киргизии, Латвии, Молдавии, Монголии, Таджикистана, Узбекистана, Украины и Эстонии. РИА «Новости», 16.5.2006г.

– Только 1% дорог в Таджикистане отвечает всем необходимым требованиям. Об этом сообщила Робия Умарова, начальник департамента дорожного хозяйства министерства транспорта РТ. По ее словам, «из 30 563 км. общего количества автомобильных дорог в Таджикистане 45% находятся в плохом состоянии, а 29% дорог в очень плохом состоянии». «Состояние 50% автомобильных мостов в стране также не отвечает требованиям», – сказала она.

Умарова отметила, что за счет безвозмездных грантов и кредитов международных финансовых институтов и зарубежных стран осуществляется реконструкция и строительство новых автомобильных дорог и мостов, преимущественно, соединяющих различные регионы Таджикистана. «Так, при помощи гранта и кредита правительства Ирана продолжается строительство 5 км. тоннеля «Анзоб» на трассе, соединяющей северную и цент-

**Японский премьер-министр Дзюньитиро Коидзуми прибыл в Стамбул для осмотра подводного тоннеля между Европой и Азией под проливом Босфор, сооружаемого в рамках совместного японско-турецкого проекта. Строительство тоннеля осуществляет консорциум, привлекающий финансовые средства через японский Банк международного сотрудничества.**

**РИА «Новости», 12.1.2006г.**

**Россия и Турция подписали протокол о строительстве к июню 2006г. второй очереди железнодорожной паромной переправы в порту Кавказ. Стороны договорились использовать суда-паромы до готовности паромного комплекса в порту Самсун для обслуживания действующей железнодорожной паромной линии Кавказ-Поти.**

**Прайм-ТАСС, 8.12.2005г.**



ральную часть Таджикистана. Одновременно ведутся работы по реконструкции автодороги Душанбе-граница Кыргызстана за счет кредита в 60 млн.долл., выделенного Азиатским банком развития. Также ведутся работы по строительству моста через р.Пяндж на таджикско-афганской границе, которые финансируются за счет 28 млн.долл. кредита правительства США», – сказала Умарова.

Говоря о перспективных проектах, реализация которых начнется в ближайшее время, Умарова сказала, что по этим проектам уже достигнута договоренность о финансировании. Так, по ее словам, «строительство 2,3 км. тоннеля под перевалом Шар-Шар на юге страны будет осуществляться китайскими специалистами за счет 38 млн.долл. безвозмездного гранта правительства этой страны. Также достигнуто соглашение, что китайское правительство профинансирует реконструкцию и строительство 6,8 км. тоннеля Шахристан на трассе, соединяющей центр с северной частью страны. Длина самой трассы до границы с Узбекистаном составит 345 км. На эти цели КНР выделила 268 млн.долл. льготного кредита. С использованием этих средств также будут построены галереи на южном портале Анзобского тоннеля. Также японское правительство выделило безвозмездный грант на реконструкцию 23 км. автодороги Дусти-Нижний Пяндж (граница с Афганистаном). Начнется вторая фаза строительства 10 км. автодороги Шогун-Зигар на трассе, соединяющей Душанбе до китайской границы на востоке страны». ИА Regnum, 4.5.2006г.

– На севере Таджикистана после восьмилетнего перерыва водители частных автобусов попытались возобновить движение по маршруту Худжанд-Пенджикент, соединяющему административный центр Согдийской обл. с высокогорным районом. Но, как сообщили в Хукумате (администрации) Пенджикентского района Согдийской обл., после возвращения первого автобуса обратно из Худжанда в Пенджикент водители решили не выезжать по этому маршруту.

По словам источника, данный автобусный маршрут проходит по территории Узбекистана, так как на пути следования в г.Худжанд по территории самого Таджикистана необходимо преодолеть Шахристанский перевал высотой 3 тыс.м., который в зимнее время представляет опасность для проезда пассажирского транспорта.

Источник добавил, что таможенные и пограничные сборы в Узбекистане оказались не под силу частным водителям. По их словам, они были вынуждены заплатить за один рейс 260 долл. сборов и 30 долл. за страховку. Стоимость билета по информации источника из администрации Пенджикента, составляла 35 сомони (10 долл.).

Представители хукумата Пенджикентского района считают, что возобновление движения автобусов по данному маршруту необходимо для жителей этого района, так как в зимнее время они отрезаны как от областного центра, так и от столицы

страны г.Душанбе. По их мнению, этот вопрос должен решаться на межправительственном уровне, с тем чтобы снизить таможенные сборы при проезде транспорта через Узбекистан. ИА Regnum, 23.2.2006г.

– В Таджикистане освоен грант в 10 млн.долл., выделенный Ираном на строительство 5-км. тоннеля под перевалом Анзоб, расположенного вдоль автотрассы Душанбе-Худжанд. Об этом сообщили в министерстве транспорта Таджикистана, отметив, что общая стоимость проекта оценивается в 120 млн. сомони (35 млн.долл.).

С начала этого года в ходе горнопроходческих работ пройдено 667 м. Как сказали в министерстве, средний ежедневный темп проходческих работ составляет 19 м. Всего, с момента реализации контракта, по автотранспортному тоннелю (АТТ) пройдено 4420 м., по вентиляционно-дренажному тоннелю (ВДТ) – 4838 м.

До окончания строительства объекта осталось пройти 574,5 м. по АТТ и 190,5 м. по ВДТ. Согласно контракту, все работы в данном объекте должны быть завершены до 21 марта. В этот день в Таджикистане, Иране, Азербайджане и других странах, где есть мусульмане-шииты, празднуется Новруз Байрам – праздник прихода весны. ИА Regnum, 6.2.2006г.

– Таджикистану правительство Китая подарило 41 пассажирский автобус марки Taihoo стоимостью в 1,1 млн.долл. Торжественная церемония передачи автобусов состоялась в Душанбе. Автобусы предоставлены в качестве технической помощи в рамках таджикско-китайского межправительственного соглашения. На церемонии передачи присутствовали мэр Душанбе Махмадсаид Убайдуллаев, посол Китая в Таджикистане Ху Эйлай. Выступая на церемонии, Убайдуллаев отметил, что «с 1997г. это уже четвертая партия автобусов, которую правительство Китая дарит таджикской столице». Всего правительство КНР подарило душанбинцам 103 автобуса. РИА «Новости», 18.11.2005г.

– Прямое железнодорожное сообщение «Душанбе-Москва» возобновлено после четырехлетнего перерыва. Утром с вокзала таджикской столицы отошел пассажирский состав из 15 комфортабельных вагонов. Как сообщили в управлении «Таджикские железные дороги», сообщение было прервано по инициативе российской стороны, у которой озабоченность вызывали неконтролируемый поток мигрантов, антисанитарное состояние поезда, а также проблема безопасности в связи с начавшейся в Афганистане контртеррористической операцией.

Все это время шли таджикско-российские переговоры, работала межведомственная комиссия. Договоренность о возобновлении железнодорожного сообщения была достигнута в сентябре. Соглашение на транзит составов дали Узбекистан, Туркмения и Казахстан.

Первоначально поезд будет курсировать один раз в неделю. Контроль над санитарным состояни-

ем состава возложен на таджикских железнодорожников. Ужесточается проверка купе, досмотр багажа. Таджикистан и Россию связывает железнодорожное сообщение между г.г. Душанбе и Куляб с Астраханью. Прайм-ТАСС, 4.10.2005г.

– Сели и снежные лавины перекрыли стратегическую автотрассу «Худжанд-Душанбе», соединяющую северный регион Таджикистана с центром республики. В горном Айнинском районе разрушены также три моста, несколько ирригационных каналов, уничтожены десятки гектаров пастбищ, сообщали в таджикском МЧС. Начаты восстановительные работы. По словам первого заместителя главы МЧС республики Абдурахима Раджабова, общий ущерб от стихии за 7 мес. нынешнего года превысил 100 млн.долл. Жертвами селей, снежных лавин и камнепадов стали 42 чел. Прайм-ТАСС, 9.8.2005г.

– Автобусный пассажирский маршрут, связывающий таджикский Хорог с китайским Кашгаром, открыт с 26 июня. Как сообщает информагентство «Авеста» со ссылкой на Ассоциацию международных перевозчиков автомобильного транспорта Таджикистана, утром 26 июня первый микроавтобус марки УАЗ отправился из Хорога по маршруту протяженностью 683 км., и вечером 27 июня он прибывает в Кашгар. Стоимость проезда для взрослых составляет 35 долл., для детей – 18 долл. Дети младше 5 лет смогут пользоваться услугами нового транспорта бесплатно, а для детей от 5 до 10 лет

предоставляется 50% скидка.

У китайской стороны действуют льготы иного порядка: например, бесплатный проезд предусмотрен для детей, чей рост ниже 110 см., а 50% скидка предусмотрена при росте от 110 до 130 см. Кроме того, пассажиры будут иметь возможность везти с собой 15 кг. груза бесплатно, а за каждый килограмм сверх нормы будет дополнительно взиматься по 0,3 долл. Для этих целей автобусы будут сопровождать грузовые машины. Пассажирские автобусы, вмещающие от 8 до 45 чел., будут выходить в рейс в обоих направлениях ежемесячно каждые пять дней. Грузовое сообщение между Таджикистаном и КНР открылось с 25 мая. В перспективе планируется соединить таджикско-китайскую автомобильную магистраль с Каракорумским шоссе, выходящим на Пакистан, и Трансазиатской магистралью. РИА «Новости», 27.6.2004г.

– Первый поезд из Худжанда прибывает в Саратов, сообщили в пресс-службе управления Таджикской железной дороги (ТЖД). Поезд, который будет курсировать между Саратовом и административным центром Согдийской обл. Таджикистана г.Худжандом, состоит из 15 вагонов общей вместимостью 700 чел. Поезд будет ходить 3 раза в неделю, время движения в пути составит 3 суток. Периодичность рейсов – один раз в неделю. Цена билетов будет составлять 2 тыс.руб. в плацкарте, и 2,5 тыс.руб. в купе. Сейчас Россию и Таджикистан связывают только два железнодорожных маршрута – Куляб-Астрахань и Астрахань-Душанбе. ИА «Росбалт», 8.5.2004г.

**Первый торговый поезд-караван отправился накануне из турецкой столицы Анкары по странам, через которые исторически пролегал Великий шелковый путь. Первый «караван» Нового шелкового пути пройдет через крупнейшие иранские г.г.Тегриз, Тегеран и Мешхед и страны Средней Азии: Туркмению, Таджикистан, Узбекистан, Киргизию и Казахстан. Поезд преодолеет расстояние в 10 тыс.км. до своей конечной остановки в Алма-Ате.**

**РИА «Новости», 25.4.2005г.**

**Государственная акционерная железнодорожная компания (ГАЗК) «Узбекистон темир йуллари» в 2006г. завершит модернизацию участка железной дороги Самарканд-Адждавлет стоимостью 155 млн.долл. Проект предусматривает реабилитацию участка железной дороги протяженностью 341 км., который является частью Среднеазиатской железнодорожной магистрали. Завершено 90% запланированных работ.**

**Финансирование проекта осуществляется за счет кредитов Азиатского банка развития (АБР) в 70 млн.долл., фонда международного развития Организации стран экспортеров нефти (фонд Опека) в 5 млн.долл. и собственных средств железнодорожной компании Узбекистана. Узбекистан в ближайшие годы намерен провести реконструкцию еще 600 км. железнодорожных путей.**

**Интерфакс, 20.6.2006г.**

## Туркмения

– Транскаракумская железная дорога, на строительство которой государство затратило 2 млрд.долл., полностью окупит себя и начнет приносить прибыль через 3-5 лет, заявил президент Туркмении Сапармурат Ниязов на церемонии открытия железнодорожной линии Ашхабад-Дашогуз.

Новый транспортный коридор даст стимул для быстрой реализации других крупных проектов по созданию автомобильной трассы Ашхабад-Дашогуз в 1,5 млрд.долл. 540-км. железная дорога Ашхабад-Дашогуз (Транскаракумская магистраль) сократила протяженность пути между столицей Туркмении и административным центром северной области страны – Дашогузским велаятом на 700 км. Власти страны ожидают, что в ближайшие годы новая железнодорожная трасса станет использоваться для международных транзитных перевозок. Интерфакс, 17.3.2006г.

– Продолжается строительство важнейших транспортных магистралей независимого Туркменистана. На стратегическом направлении Ашхабад-Туркменбаши под асфальтирование подготовлено еще 20 км. будущей 600 км. трассы до приморского города. Отсыпку грунта на участке дороги ведет линейно-эксплуатационное управление Балканского велаята.

На этом направлении уже проложены 10 км.

дорожного покрытия первой категории, которое позволит значительно увеличить интенсивность движения большегрузного транспорта и установить высокий скоростной режим движения для легковых автомобилей. Сейчас великолепная широкополосная магистраль протянулась от столицы страны до известного курорта Арчман. Далее до г.Сердар трасса будет проложена по новому маршруту, который пролегает южнее железнодорожного полотна и ближе к предгорьям Копетдага.

Завершена разработка проекта еще одного участка этой магистрали – на въезде и выезде из Балканабата. Проектировщики предложили новый вариант трассы в объезд поселка Джебел, что даст автомобилистам значительный выигрыш во времени и снизит интенсивность движения в пригородной зоне.

На продолжении стратегической транспортной магистрали, которая прокладывается от столицы страны на восток в направлении г.Мары, проектировщики заканчивают разработку документации на строительство участка дороги от Анау до Гяурса.

От предгорий Копетдага на север, вглубь пустыни Каракумы, дорожные строители ведут прокладку автомобильной трассы Ашхабад-Дашогуз. Уже в этом году новая транспортная артерия свяжет по кратчайшему маршруту индустриальный юг страны с сельскохозяйственным севером. Подразделения министерства автомобильного транспорта и автомобильных дорог Туркменистана завершили укладку земляного полотна на всем протяжении будущей трассы. По сложному рельефу пустыни пройдено 546 км. Вслед за экскаваторами и бульдозерами движется дорожная спецтехника, ведущая подготовку гравийного основания. Работы на строительстве автомобильной дороги ведутся в две смены. Причем сейчас – сразу в нескольких направлениях: от Ашхабада – на север, из сердца пустыни – поселка Дарваза – в обе стороны и от Дашогуза – на юг. В центр пустыни гравийно-песчаная смесь доставляется не только автотранспортом, но и по новой железной дороге, что способствует значительному росту темпов строительства транспортной артерии.

Новые автомобильные дороги, построенные с учетом самых высоких требований, предъявляемых к подобным магистралям, позволят ускорить и одновременно увеличить объемы перевозок между регионами страны, а значит, создадут важные предпосылки для дальнейшего динамичного развития экономики независимого Туркменистана. Госинформантство Туркменистана, 24.2.2006г.

– Страны СНГ должны ежегодно закупать до 75 тыс. грузовых вагонов, чтобы выдержать конкуренцию на мировом рынке транспортных перевозок. Об этом заявил в Ашхабаде президент компании «Российские железные дороги», председатель Совета по железнодорожному транспорту стран СНГ Владимир Якунин. «В странах СНГ в эксплуатации находится 172,5 тыс. вагонов с истекшим сроком службы. В результате 32% вагонов инвентарного парка не удовлетворяют требованиям эксплу-

атации», – подчеркнул Якунин, открывая сегодня 42 заседание Совета по железнодорожному транспорту стран СНГ.

По словам Якунина, «за 10 мес. этого года сеть железных дорог Содружества и стран Балтии перевезено 1690 млн.т. грузов, что на 2% больше, чем планировалось». В работе Совета принимают участие руководители железнодорожных администраций государств Содружества, Финляндии, стран Балтии.

На совещании подчеркивалось, что для обеспечения экономических связей государств СНГ и Балтии необходимо «обновление подвижного состава, а также оздоровление эксплуатируемого парка вагонов». Между тем замена подвижного состава осуществляется низкими темпами – «за последние 10 лет закуплено чуть более 61 тыс. вагонов», отметил на заседании Якунин. На совещании также рассматриваются вопросы согласования тарифной политики, взаиморасчетов между железнодорожными администрациями. Прайм-ТАСС, 22.11.2005г.

– Новый воздушный маршрут Ашхабад-Пекин ввела служба «Туркменхавоеллары» («Туркменские воздушные линии»). Новый рейс обслуживается самолетом «Боинг-757», продолжительность беспосадочного перелета составляет менее семи часов. Самолет будет курсировать между столицами двух государств 1 раз в неделю: из Ашхабада в Пекин – по средам, из Пекина в Ашхабад – по четвергам. Пекинский рейс стал двенадцатым по счету международным пассажирским маршрутом туркменской авиакомпании. Самолеты из Туркменистана, а это «Боинги», совершают рейсы в Абу-Даби, Амритсар, Бангкок, Бирмингем, Дели, Дубаи, Лондон, Стамбул, Франкфурт-на-Майне, Алма-Ату, Киев и Москву. РИА «Новости», 4.8.2004г.

## Турция

– Директор АО «Турецкие авиалинии» Ахмет Ок просит киргизское правительство оказать содействие в получении авиакомпанией дополнительных четвертого и пятого рейсов «Бишкек-Стамбул-Бишкек». Как сообщили в пресс-службе киргизского правительства, в обращении сказано, что «увеличение рейсов авиакомпании станет основным критерием привлечения европейских туристов, что положительно скажется на экономике страны в целом». Причину необходимости открытия новых рейсов директор авиакомпании Ахмет Ок видит в «развитии международного сотрудничества между Киргизией и Турцией. Премьер-министр Киргизии Феликс Кулов дал поручение министру транспорта и коммуникаций и директору департамента гражданской авиации Киргизии рассмотреть просьбу директора АО «Турецкие авиалинии». ИА Regnum, 7.4.2006г.

– Турецкая компания Palmali Shipping – один из основных перевозчиков нефтеналивных грузов по внутренним водным путям России, владеет собственной верфью в Турции и строит порт в Азербайджане – намерена купить все 10 арктических танкеров «Лукойла» дедвейтом 14,8-20 тыс.т. Об этом,

как передает агентство «Тренд», заявил вице-президент группы компаний Palmali Гаврил Слепцов, отметив, что принципиальное согласие сторон уже имеется.

По его словам, сделка с «Лукойлом» может закрыться уже в апреле, сейчас же Palmali ведет переговоры о кредите с одним из германских банков, название которого пока не раскрывается. От этих переговоров и будут зависеть сумма и сроки сделки. Сам «Лукойл» потратил на строительство этого флота 300 млн.долл., пишут «Ведомости».

Пять судов класса «река-море» грузоподъемностью 6,5 тыс.т. «Лукойл» уже продал в марте 2004г. в рамках программы реструктуризации непрофильных активов за 52 млн.долл., а продажа арктических танкеров затянулась на четыре года. Эти танкеры – усиленного ледового класса, они могут перевозить четыре вида различных грузов одновременно, в т.ч. сырую нефть и газовый конденсат. Все это время они были на балансе «дочки» «Лукойла» – «Калининградморнефти».

По данным Ассоциации судоходных компаний, в 2005г. Palmali перевезла 14 млн.т. нефтепродуктов. Флот Palmali – 60 танкеров, барж и сухогрузов, работающих под российским флагом, сообщает «Ведомости». ИА Regnum, 27.3.2006г.

– Турция заинтересована в установлении железнодорожного сообщения с Грузией и Азербайджаном. Об этом заявил в Тбилиси президент Турции Ахмед Неждет Сезер, находящийся здесь с официальным двухдневным визитом. «Мы продолжаем вести работу по реализации проекта задействования железнодорожной магистрали Карс (Турция)-Ахалкалаки (Грузия)-Тбилиси-Баку. Мы хотим, чтобы к проекту нефтепровода Баку-Тбилиси-Джейхан (БТД) и газопровода Баку-Тбилиси-Эрзерум добавился проект этой железнодорожной магистрали, которая свяжет Турцию с Грузией и Азербайджаном», – сказал Сезер после встречи с президентом Грузии Михаилом Саакашвили, сообщает «Тренд».

В мае 2005г. в Баку президенты Азербайджана, Грузии и Турции высказались за создание международного транспортного коридора Карс-Ахалка-

лаки-Тбилиси-Баку. Они поддержали проект строительства железнодорожной магистрали между Карсом и Ахалкалаки протяженностью 98 км. Из них 68 км. будут построены на территории Турции, 30 км. – на территории Грузии. Стоимость проекта предварительно оценивается в 450 млн.долл.

Отметим, что Армения выступает против строительства железной дороги Карс-Ахалкалаки-Тбилиси-Баку, считая этот проект экономически нецелесообразным, т.к. строительство данной железнодорожной ветки осуществляется в противовес уже существующей железной дороге Карс-Гюмри (Армения)-Тбилиси-Баку. ИА Regnum, 15.3.2006г.

– Минфин Турции заявил о подписании кредитного соглашения на 400,3 млн. евро на строительство тоннеля под Босфором с Европейским инвестиционным банком. Принимая во внимание данный кредит, общий заем Европейского инвестиционного банка на проект составляет 906,3 млрд. евро. ИА Regnum, 14.3.2006г.

– Всемирный банк выделил 143 млн. евро для реконструкции всех железнодорожных путей Турции. Договор об этом был подписан в Анкаре представителями ВБ и министерства финансов Турции. Об этом сообщает «Туркиш-пресс», отмечая, что часть суммы будет направлена на обучение персонала и улучшение системы управления движением поездов. ИА Regnum, 14.3.2006г.

– Находящийся в Турции с пятидневным визитом японский премьер-министр Дзюньитиро Коидзуми прибыл в Стамбул для осмотра подводного тоннеля между Европой и Азией под проливом Босфор, сооружаемого в рамках совместного японско-турецкого проекта. Как сообщило агентство «Киодо цусин», в поездке его сопровождает турецкий министр транспорта Бинали Йилдрим (Binali Yildirim). Строительство тоннеля осуществляет консорциум, привлекающий финансовые средства через японский Банк международного сотрудничества. Строительство предполагается завершить в 2008г. РИА «Новости», 12.1.2006г.

– Россия и Турция подписали протокол о строительстве к июню 2006г. второй очереди железнодорожной паромной переправы в порту Кавказ. Как сообщает пресс-служба минтранса РФ, данный протокол был подписан вчера по итогам второго заседания российско-турецкой рабочей группы по комбинированным перевозкам между Россией и Турцией через порты Кавказ и Самсун (Турция).

Планируется, что суда-паромы будут введены в эксплуатацию уже весной 2006г. В связи с этим стороны договорились использовать суда-паромы до готовности паромного комплекса в порту Самсун для обслуживания действующей железнодорожной паромной линии Кавказ-Поти.

Также в сообщении отмечается, что стороны договорились для организации железнодорожного паромного сообщения между Россией и Турцией продолжить работу по подготовке проекта соглашения о прямом железнодорожном сообщении, которое будет заключено между минтрансом РФ и

**Itochu (Япония) поставила в Узбекистан дорожно-строительную технику на 8,7 млн.долл. Японская компания выиграла тендер на поставку техники за счет средств гранта японского правительства. Грант в 976 млн. иен (8,7 млн.долл.) был выделен в начале 2005г. для реконструкции автодороги Самарканд-Гузар-Термез. Автодорога Самарканд-Термез является частью трансафганского коридора, ее реконструкция осуществляется с целью оптимизации межрегиональных автоперевозок. Общая протяженность автомобильных дорог Узбекистана составляет 146,4 тыс.км., из них 3,2 тыс.км. – автотрассы международного значения. С начала 90гг. Япония инвестировала в экономику Узбекистана 1,6 млрд.долл.**

**Интерфакс, 14.3.2006г.**

минтрансом Турции. Кроме того, стороны продолжат совместные консультации по выработке взаимоприемлемой позиции по вопросу применяемого при перевозке грузов в прямом железнодорожном сообщении между Россией и Турцией транспортного права и формы транспортной накладной. Прайм-ТАСС, 8.12.2005г.

– Первый торговый поезд-караван отправился накануне из турецкой столицы Анкары по странам, через которые исторически пролегал Великий Шелковый путь, – один из самых крупных торговых путей мира, связывавший Восток и Запад. Этот «караван» ознаменовал начало реализации глобального международного проекта «Возрождение Шелкового пути». «К великому сожалению, важный и древний Шелковый путь прекратил свое существование по причине многочисленных войн и вражды. Он был забыт на многие века», – заявил на церемонии проводов поезда-каравана министр транспорта и коммуникаций Турции Бинали Йылдырым, являющийся одним из организаторов проекта.

«Идея возрождения Шелкового пути вновь встала перед народами в ХХIV. К ней нас толкают не только торговые интересы. Необходимость объединения народов Азии и Европы перед лицом многочисленных опасностей нашей эпохи как нельзя лучше укладывается в идею «Нового шелкового пути», – отметил министр. «Новый шелковый путь свяжет Восток и Запад не только торговыми нитями. Сети железных дорог, нефте- и газопроводы, телефонные линии в перспективе также должны стать частью этого глобального международного проекта», – подчеркнул он.

Первый «караван» Нового шелкового пути пройдет через крупнейшие иранские г.г.Тегеран, Мешхед и страны Средней Азии: Туркмению, Таджикистан, Узбекистан, Киргизию и Казахстан. Поезд преодолеет расстояние в 10 тыс.км. до своей конечной остановки в Алма-Ате. «Караван» везет турецких бизнесменов и представителей совместных торговых организаций, которые будут по пути следования предлагать свои товары и услуги. Кроме того, в поезде едут политики и журналисты. На остановках организаторы и участники проекта планируют провести многочисленные торговые ярмарки и семинары по проблемам истории и современных условий сотрудничества между восточными и европейскими странами. РИА «Новости», 25.4.2005г.

– По сообщениям минтранспорта России И.Левитина, Россия рассматривает возможность аренды бездействующего железнодорожного маршрута Карс (Турция)-Гюмри (Армения). По словам министра, данный вопрос является политическим, и именно этим обстоятельством вызвано намерение российской стороны арендовать и задействовать данный маршрут, который намного дешевле проекта строительства железнодорожной линии Карс-Ахалкалаки (Грузия)-Тбилиси-Баку (1,5 млрд.долл.).

Данный маршрут планируется построить как альтернативу простаивающему уже десятилетие маршруту Карс-Гюмри (Армения)-Ахалкалаки. Ту-

рецкая сторона перекрыла свою границу с Арменией и движение по железной дороге, исходя из политических соображений. Министр добавил, что переговоры с турецкой стороной продолжаются. В случае разблокирования данного маршрута стоимость проезда будет в два раза дешевле, чем в рамках разрабатываемого проекта строительства железной дороги Карс-Ахалкалаки. Возрадут и объемы перевозок, появятся новые рабочие места, подчеркнул российский министр, призвавший «отбросить политику и рассмотреть вопрос с экономической точки зрения». ИА Regnum, 7.4.2005г.

– Министр транспорта РФ Игорь Левитин и госминистр Турции Кюршад Тюзмен обсудили вопросы двустороннего сотрудничества в области международных автомобильных перевозок. Об этом говорится в сообщении минтранса РФ. За I пол. 2004г. общий объем автомобильных перевозок вырос на 17% по сравнению с аналогичным периодом пред.г. и составил 165 тыс.т. «Благодаря активным контактам министерств транспорта России и Турции и национальных ассоциаций автомобильных перевозчиков были предприняты меры по устранению дисбаланса в автомобильных перевозках между Россией и Турцией», – сказано в сообщении. Доля участия российских перевозчиков в тек.г. увеличилась до 13,4%, однако доля турецких перевозчиков продолжает оставаться очень высокой и достигает 70%. Как отмечается в пресс-релизе, партнерские связи между российскими и турецкими транспортными компаниями укрепляются, что позволило привлечь на этот рынок свыше 70 российских компаний.

Левитин также обратил внимание турецкой стороны на ряд проблем, сдерживающих развитие перевозок российским транспортом. Прежде всего, по мнению министра, это сложность оформления многократных турецких виз и взимание высоких штрафов в случае превышения времени пребывания российских водителей в Турции, «длительные простои (4-5 дней) автомобилей в Турции в ожидании обратной загрузки, а также высокая стоимость паромного сообщения Самсун-Новороссийск, что существенно снижает его привлекательность для российских перевозчиков».

По словам Левитина, необходимо объединить усилия двух стран по сокращению доли участия перевозчиков третьих стран, что особенно важно в условиях расширения ЕС. Левитин предложил активизировать работу национальных ассоциаций по созданию совместных российско-турецких транспортных экспедиционных компаний. По мнению министра, создание таких компаний позволило бы, с одной стороны, увеличить долю российских перевозчиков в общем объеме перевозок, а с другой стороны, способствовало бы расширению применения «бонусной» системы и росту суммарного объема разрешений, выделяемых турецкой стороне. РИА «Новости», 29.11.2004г.

– Руководитель торговой организации Курдистана Бахман Хаджали в интервью агентству «Ирна» заявил, что с 18 апр. т.г. возобновилось движение

иранских и иракских большегрузных автомобилей через пограничный переход Мериван в направлении г.г.Сулеймания (Ирак) и Сенендедж (Ирак). Это разрешение было получено в результате переговоров с командованием оперативных штабов «Рамазан» и «Фатх». По его словам, ранее транзитные перевозки были запрещены, и иранские и иракские коммерсанты сталкивались с большими трудностями при перевозке экспортных и импортных грузов.

Из-за запрета прямых транзитных перевозок им приходилось доставлять свои грузы на склады рынка приграничной торговли в районе Мериван, а затем перегружать их на иностранные грузовые автомобили. Это приводило к большим потерям времени и повышало стоимость грузовых перевозок. Ожидается, что теперь транзитные перевозки через автомобильный пограничный переход Мериван будут осуществлять иранские коммерсанты и из соседних с Курдистаном провинций. Iran.ru, 19.4.2004г.

### Узбекистан

– Государственная акционерная железнодорожная компания (ГАЖК) «Узбекистон темир йуллари» в 2006г. завершит модернизацию участка железной дороги Самарканд-Аджидавет стоимостью 155 млн.долл., сообщил источник в ГАЖК. По словам представителя компании, проект предусматривает реабилитацию участка железной дороги протяженностью 341 км., который является частью Среднеазиатской железнодорожной магистрали, имеющей стратегическое значение для экономики страны.

В рамках проекта предусматривается прокладка оптико-волоконной линии связи, которая позволит модернизировать сеть телекоммуникаций и осуществлять эффективное управление движением транспорта, в т.ч. с использованием информационных систем. Завершено 90% запланированных работ.

Финансирование проекта осуществляется за счет кредитов Азиатского банка развития (АБР) в 70 млн.долл., фонда международного развития Организации стран экспортеров нефти (фонд Опек) в

5 млн.долл. и собственных средств железнодорожной компании Узбекистана. Реализация этого проекта позволит завершить программу реабилитации железных дорог в Узбекистане, начатую в 1999г.

В рамках этой программы в 2004г. выполнен проект реконструкции железных дорог на участке Чингельды-Ташкент-Самарканд протяженностью 320 км. стоимостью 126 млн.долл. Проект финансировался за счет кредита АБР в 70 млн.долл. и собственных средств «Узбекистон темир йуллари».

Ожидается, что выполнение программы реабилитации железных дорог позволит значительно повысить эффективность транспортировки грузов и пассажиров, повысить средние скорости движения пассажирских поездов до 100 км./час, а грузовых – до 90 км./час.

Общая протяженность железнодорожных путей в Узбекистане составляет 4126 км., на 1 тыс.км. рельсы изношены и превысили лимиты допустимой амортизации при чрезмерной эксплуатации. Узбекистан в ближайшие годы намерен провести реконструкцию еще 600 км. железнодорожных путей. Интерфакс, 20.6.2006г.

– Itochu (Япония) поставила в Узбекистан дорожно-строительную технику на 8,7 млн.долл., сообщили в государственной акционерной компании «Узавтойул» («Узавтодор»). Представитель «Узавтойул» уточнил, что японская компания выиграла тендер на поставку техники за счет средств гранта японского правительства. Грант в 976 млн. иен (8,7 млн.долл.) был выделен в начале 2005г. для реконструкции автодороги Самарканд-Гузар-Термез.

Itochu осуществила поставку 65 ед. дорожно-строительной техники японских и германских производителей, в т.ч. грейдер, экскаваторы, мобильные лаборатории по тестированию дорожного полотна, амобильную установку по производству асфальта.

В 1996г. правительство Японии предоставило Узбекистану грант в 8,7 млн.долл. для реконструкции горного участка автодороги Ташкент-Ош протяженностью 100 км., проектной стоимостью в 120 млн.долл. На средства этого гранта была осуществлена закупка дорожно-строительной техники. Реконструкция автодороги Самарканд-Термез протяженностью 378 км. и стоимостью 45 млн.долл. проводится в рамках государственной программы строительства и реконструкции автомобильных дорог республики. Реконструкция трассы финансируется за счет бюджетных средств Узбекистана.

Автодорога Самарканд-Термез является частью трансафганского коридора, ее реконструкция осуществляется с целью оптимизации межрегиональных автоперевозок. Общая протяженность автомобильных дорог Узбекистана составляет 146,4 тыс.км., из них 43,5 тыс.км. – магистральные дороги общего пользования, в т.ч. 3,2 тыс.км. – авто-трассы международного и 18,8 тыс.км. – республиканского значения. С начала 90гг. Япония инвестировала в экономику Узбекистана 1,6 млрд.долл. Интерфакс, 14.3.2006г.

**Строительство новой железнодорожной линии Ташгузар-Бойсун-Кумкурган (юг Узбекистана) стоимостью 447,4 млн.долл. будет вести победитель международных торгов. Для их организации подписан контракт с Japan Transportation Consultants.**

**Японская компания объявит серию тендерных торгов на закупку импортного оборудования для строительства железнодорожной линии за счет средств Японского банка международного сотрудничества (JBIC). JBIC предоставил Узбекистану кредит в 16,359 млрд. иен (151,5 млн.долл.), который будет направлен на строительство срединного горного участка железной дороги Бойсун-Дехконабад протяженностью 110 км.**

**Новая железнодорожная линия в 223 км. должна связать 2 южные области страны – Кашкадарьинскую и Сурхандарьинскую.**

**ИА Regnum, 28.11.2005г.**

– Строительство новой железнодорожной линии Ташгузар-Бойсун-Кумкурган (юг Узбекистана) стоимостью 447,4 млн.долл. будет вести победитель международных торгов. Как рассказали в управлении инвестиционных проектов Государственно-акционерной компании (ГАЖК) «Узбекистон темир йуллари», для их организации подписан контракт с Japan Transportation Consultants.

Представитель ГАЖК отметил, что в соответствии с контрактом японская компания до конца марта 2006г. осуществит разработку тендерной документации и во II кв. 2006г. объявит серию тендерных торгов на закупку импортного оборудования для строительства железнодорожной линии за счет средств Японского банка международного сотрудничества (JBIC). JBIC предоставил Узбекистану кредит в 16,359 млрд. иен (151,5 млн.долл.), который будет направлен на строительство срединного горного участка железной дороги Бойсун-Дехканабад протяженностью 110 км.

Новая железнодорожная линия в 223 км. должна связать 2 южные области страны – Кашкадарьинскую и Сурхандарьинскую – в обход территории Туркмении. Часть линий уже построена. Завершение проекта ожидается в конце 2008г. Его финансирование помимо средств JBIC осуществляется за счет средств госбюджета и «Узбекистон темир йуллари». ИА Regnum, 28.11.2005г.

– Узбекистан ввел в строй второй участок железной дороги Ташгузар-Байсун-Кумкурган в обход Туркмении протяженностью 59 км. и стоимостью 79 млн.долл., сообщили в руководстве государственной акционерной железнодорожной компании (ГАЖК) «Узбекистон темир йуллари». Был введен в строй участок железной дороги Байсун-Кумкурган, который стал вторым участком дороги. В 2004г. был введен в строй первый участок дороги – Ташгузар-Дехканабад – протяженностью 56,8 км.

В 2005г. «Узбекистон темир йуллари» планирует объявить тендер на строительство самого сложного участка железной дороги – Дехканабад-Байсун, проходящего по труднопроходимой горной местности. Проект предусматривает строительство горного участка железной дороги протяженностью 104 км. Планируется приобретение специальной техники для выполнения строительно-монтажных работ – экскаваторов, бульдозеров, путеукладчиков. Намечается модернизация существующих линий электропередачи и установки систем централизации, блокировки и связи.

Строительство железнодорожной линии Ташгузар-Байсун-Кумкурган общей протяженностью 220 км. началось в 1996г. В авг. 2004г. правительство Японии выделило Узбекистану на строительство железной дороги Ташгузар-Байсун-Кумкурган кредит в 150 млн.долл. Кредит выделен под гарантию узбекского правительства на 40 лет с десятилетним льготным периодом под 0,4% годовых. Общая стоимость строительства железной дороги Ташгузар-Байсун-Кумкурган составляет 447 млн.долл. Финансирование строительства в 290 млн.долл.

осуществляется за счет бюджета и собственных средств узбекской железнодорожной компании. Строительство железной дороги намечается завершить в 2007г. С ее пуском Узбекистан получит прямую железнодорожную связь с южными регионами страны – Кашкадарьинской и Сурхандарьинской областями. До сих пор для этих целей используется транзитный перегон через территорию Туркмении протяженностью 185 км. Новая железная дорога позволит увеличить грузопоток в сторону Афганистана. Интерфакс, 11.5.2005г.

– Узбекистан планирует привлечь кредитные ресурсы банка Kreditanstalt fuer Wiederaufbau (KfW, Германия) для финансирования проекта строительства международного центра логистики стоимостью 68 млн.долл. Как сообщили в республиканском Агентстве по внешнеэкономическим связям, которое занимается разработкой ТЭО проекта, предполагается финансирование строительства за счет прямых вложений иностранных инвесторов. Логистический центр планируется построить в Янгиюльском районе Ташкентской обл.

Для реализации проекта предполагается создать совместное предприятие на базе государственной акционерной компании «Узвнештранс» (входит в состав АВЭС), которая занимается экспортно-импортными перевозками. Обсуждаются условия создания СП. По словам источника, интерес к проекту уже проявили германские перевозчики.

Целями проекта является развитие транспортной инфраструктуры и мультимодальных перевозок в Узбекистане. «Расположение республики на пересечении транспортных маршрутов Центральной Азии дает ей уникальную возможность стать крупным перевозчиком в регионе. Для этого необходимо создание современной инфраструктуры грузовых перевозок», – подчеркнул собеседник агентства.

В 2004г. объем грузовых перевозок в Узбекистане увеличился на 1% по сравнению с 2003г. и составил 714,9 млн.т. В т.ч. железнодорожным транспортом было отправлено 45,4 млн.т. грузов (рост на 1%), автомобильным – 601,8 млн.т. (рост на 0,9%), трубопроводным – 67,7 млн.т. (рост на 2,1%), воздушным – 5,6 тыс.т. (снижение на 5,7%). Грузооборот вырос в пред.г. на 3,7% – до 64,5 млрд.т./км. На железнодорожном транспорте – 18 млрд.т./км. (на уровне 2003г.), на автомобильном – 11 млрд.т./км. (рост на 14,3%), трубопроводном – 35,4 млрд.т./км. (рост на 2,6%), воздушном – 117,3 млн.т./км. (рост на 23,1%). Экспорт грузов из Узбекистана в 2004г. составил 33,6 млн.т. (4,7% от общего объема грузоперевозок), импорт – 5,4 млн.т. В начале 2005г. KfW выделил Узбекистану кредит в 25 млн. евро на электрификацию железной дороги Ташкент-Ангрен. Общий объем кредитов, предоставленных KfW республике с 1993г., составляет 202,5 млн. евро. Интерфакс, 4.4.2005г.

– Состоялась встреча заместителя премьер-министра и главы Организации транспорта Узбекистана Файза Элеева с гендиректором железных до-

рог Исламской республики Иран Мохаммадом Саиднежадом. В ходе беседы Элеев выступил за увеличение количества транспортируемых товаров через ж/д систему Ирана.

Как сообщил в среду отдел связей с общественностью железных дорог ИРИ, Элеев заявил о намерении Узбекистана увеличить объем транспортируемых грузов по ж/д сети Ирана в порт Бендер-Аббас до 120-150 вагонов в день. «С введением в строй ветки Бафк-Мешхед и сокращением пути Серахс-Бендер-Аббас Узбекистан предпримет усилия для транспортировки товаров по этому маршруту», – сообщил Элеев.

В свою очередь Саиднежад заметил, что подобные просьбы выдвигались и другими странами, в т.ч. Казахстаном. «Железные дороги Ирана, Узбекистана и Туркменистана, ввиду активного взаимодействия в сфере транспорта, могут решить существующие трудности путем проведения трехсторонних заседаний», – добавил гендиректор иранской компании. Iran.ru, 27.1.2005г.

– Государственная акционерная железнодорожная компания (ГАЖК) «Узбекистон темир йуллари» в 2004г. освоила иностранные инвестиции в 59,38 млн.долл. против 12,63 млн.долл. в 2003г., сообщил

**Узбекистан планирует привлечь кредитные ресурсы банка Kreditanstalt fuer Wiederaufbau (KfW, Германия) для финансирования проекта строительства международного центра логистики стоимостью 68 млн.долл. Логистический центр планируется построить в Янгиюльском районе Ташкентской обл. В начале 2005г. KfW выделил Узбекистану кредит в 25 млн. евро на электрификацию железной дороги Ташкент-Ангрен. Общий объем кредитов, предоставленных KfW республике с 1993г., составляет 202,5 млн. евро.**

**Интерфакс, 4.4.2005г.**

**Государственная акционерная железнодорожная компания (ГАЖК) «Узбекистон темир йуллари» в 2004г. освоила иностранные инвестиции в 59,38 млн.долл. против 12,63 млн.долл. в 2003г., сообщил источник в руководстве ГАЖК. Эти средства были направлены на реализацию проектов по модернизации железных дорог и обновлению железнодорожного транспорта. В минувшем году завершён проект по обновлению парка электровозов общей стоимостью 39,6 млн.долл., который финансировался за счет кредита Европейского банка реконструкции и развития (ЕБРР). В рамках этого проекта китайская ZhuZhou Electric Locomotive (ZELV) поставила ГАЖК 12 грузовых электровозов и запасных частей к ним общей стоимостью 39 млн.долл.**

**В 2005г. в отрасль планируется привлечь иностранные инвестиции в 51,7 млн.долл. за счет кредитов международных финансовых институтов. В т.г. будет продолжена реализация проекта по модернизации железных дорог Узбекистана общей стоимостью 155 млн.долл., который был начат в 2003г.**

**Интерфакс, 25.1.2005г.**

источник в руководстве ГАЖК. Эти средства были направлены на реализацию проектов по модернизации железных дорог и обновлению железнодорожного транспорта. В минувшем году завершён проект по обновлению парка электровозов общей стоимостью 39,6 млн.долл., который финансировался за счет кредита Европейского банка реконструкции и развития (ЕБРР). В рамках этого проекта китайская ZhuZhou Electric Locomotive (ZELV) поставила ГАЖК 12 грузовых электровозов и запасных частей к ним общей стоимостью 39 млн.долл.

В 2005г. в отрасль планируется привлечь иностранные инвестиции в 51,7 млн.долл. за счет кредитов международных финансовых институтов. В т.г. будет продолжена реализация проекта по модернизации железных дорог Узбекистана общей стоимостью 155 млн.долл., который был начат в 2003г.

Проект предусматривает модернизацию участка железной дороги протяженностью 341 км. на линии Джизак-Самарканд-Ходжидавлет. Финансирование этих работ осуществляется за счет кредита Азиатского банка развития в 70 млн.долл. и фонда Опек в 5 млн.долл., а также собственных средств узбекской железнодорожной компании. В 2005г. планируется освоить 45 млн.долл. Реализация этого проекта будет завершена в 2006г.

В 2006г. ГАЖК планирует начать реализацию проекта по модернизации парка дизельных локомотивов общей стоимостью 83 млн.долл., который финансируется за счет кредита ЕБРР в 68 млн.долл. и собственных средств компании. Проект предусматривает модернизацию силового оборудования 90 действующих дизельных локомотивов, а также проведение реконструкции литейного производства завода, входящего в состав железнодорожной компании. Предполагается, что в этом году в рамках проекта будет освоено 6,2 млн.долл. В т.г. железнодорожная компания Узбекистана начнет реализацию проекта по строительству горного участка железной дороги Ташгузар-Байсун-Кумкурган за счет кредита Японского банка международного сотрудничества (JBIC) в 150 млн.долл., выделенного в минувшем году.

ГАЖК «Узбекистон темир йуллари» была образована в 1994г. после выхода из Среднеазиатской железной дороги. В открытые акционерные общества преобразованы пять госпредприятий, входящих в ГАЖК «Узбекистон темир йуллари»: «Узжелдорпасс» (пассажирские перевозки), «Доррефтранс» (перевозки в рефрижераторном составе), «Узжелдорконтейнер» (перевозки в контейнерах), а также два завода по ремонту пассажирских и грузовых вагонов. Все пять предприятий являются монополистами в своей сфере деятельности и не имеют конкурентов в республике. Госкомимущество Узбекистана планирует продать иностранным инвесторам от 39% до 47% акций этих пяти акционерных компаний. Эксплуатационная длина железнодорожной сети Узбекистана составляет 4,1 тыс. км. Интерфакс, 25.1.2005г. ■