

Программа действий ТАСИС Европейского Союза 2004 – Центральная Азия  
Содействие развитию сетей: ТРАСЕКА

Республики Казахстан, Республики Таджикистан, Кыргызской Республики,  
Республики Узбекистан, Республики Туркменистан

## Разработка скоординированных национальных транспортных стратегий

Республики Казахстан, Республики Таджикистан,  
Кыргызской Республики, Республики Узбекистан,  
Республики Туркменистан

Номер контракта: EuropeAid/122076/C/SER/Multi

*Приложения к заключительному отчету – Том II  
(Период: 07/05/07-06/01/09)*

*Приложение 2 (2):  
Отчеты экспертов (май - декабрь 2008)*



This project is funded by  
the European Union



A project implemented by  
GOPA - TRADEMCO Consortium

**Содержание**

<b>Приложение 2 (2):</b>	<b>Отчеты экспертов (май - декабрь 2008)</b>
	Отчет по изучению существующих логистических центров и грузо-перерабатывающих терминалов оценка потребностей
	Возможности развития логистических центров
	Краткий отчет по вопросам развития государственно-частного партнерства в странах Центральной Азии
	Частно-государственное партнерство (ЧГП) в сфере строительства автомагистралей
	Частно-государственное партнерство (ЧГП) в сфере автодорожного транспорта



## **РАЗРАБОТКА СКООРДИНИРОВАННЫХ НАЦИОНАЛЬНЫХ ТРАНСПОРТНЫХ СТРАТЕГИЙ**

**РЕСПУБЛИКА КАЗАХСТАН, КЫРГЫЗСКАЯ РЕСПУБЛИКА,  
РЕСПУБЛИКА ТАДЖИКИСТАН, РЕСПУБЛИКА ТУРКМЕНИСТАН,  
РЕСПУБЛИКА УЗБЕКИСТАН**

### **ОТЧЕТ ПО ИЗУЧЕНИЮ СУЩЕСТВУЮЩИХ ЛОГИСТИЧЕСКИХ ЦЕНТРОВ И ГРУЗОПЕРЕРАБАТЫВАЮЩИХ ТЕРМИНАЛОВ ОЦЕНКА ПОТРЕБНОСТЕЙ**



**НОМЕР КОНТРАКТА ПРОЕКТА: EUROPEAID/122076/C/SER/MULTI**



**РАЗРАБОТКА СКООДИНИРОВАННЫХ НАЦИОНАЛЬНЫХ  
ТРАНСПОРТНЫХ СТРАТЕГИЙ**

**РЕСПУБЛИКИ КАЗАХСТАН, КЫРГЫЗСКОЙ РЕСПУБЛИКИ,  
РЕСПУБЛИКИ ТАДЖИКИСТАН, РЕСПУБЛИКИ ТУРКМЕНИСТАН,  
РЕСПУБЛИКИ УЗБЕКИСТАН**

**ОТЧЕТ**

**ПО ИЗУЧЕНИЮ СУЩЕСТВУЮЩИХ ЛОГИСТИЧЕСКИХ  
ЦЕНТРОВ И ГРУЗОПЕРЕРАБАТЫВАЮЩИХ ТЕРМИНАЛОВ**

**ОЦЕНКА ПОТРЕБНОСТЕЙ**

**ЗАКЛЮЧИТЕЛЬНЫЙ ОТЧЕТ (1 ИЮЛЯ, 2008)**

выполнен Дж.Эмманолополосом, ТРАДЕМКО

## СОДЕРЖАНИЕ

1.	ОСНОВНЫЕ РЕЗЮМИРОВАННЫЕ ПОЛОЖЕНИЯ .....	7
2.	ВВЕДЕНИЕ .....	10
2.1.	Цель .....	10
2.2.	Дефиниции .....	11
2.3.	Регион .....	14
2.4.	Коридоры .....	17
2.4.1.	Коридоры в Казахстане .....	17
2.4.2.	Коридоры в Узбекистане .....	18
2.4.3.	Евразийские транспортные соединения .....	20
2.5.	Грузопотоки .....	24
2.5.1.	Факторы, сдерживающие беспрепятственный торговый поток в странах Центральной Азии .....	27
2.6.	Международные тенденции в сфере логистики и мультимодального транспорта .....	27
2.7.	Основные действующие лица .....	28
2.7.1.	Позиции и стратегии Правительств .....	30
3.	ОБЗОР И АНАЛИЗ СУЩЕСТВУЮЩИХ ИЛИ ПЛАНИРУЕМЫХ ГРУЗОВЫХ ТЕРМИНАЛОВ И ЛОГИСТИЧЕСКИХ ЦЕНТРОВ (ЛЦ-ров) .....	38
3.1.	Сбор данных - миссии и посещение производственных участков .....	38
3.2.	Существующие оперативные режимы логистики и соответствующая инфраструктура .....	38
3.2.1.	Первоначальные заключения, полученные в ходе осуществления миссий/посещений производственных участков .....	39
3.3.	Анализ особенностей существующих или проектируемых ЛЦ-ров и/или грузовых терминалов; критерии дальнейшего развития новых ЛЦ-ров и/или усовершенствования существующих грузовых терминалов .....	39
3.3.1.	Казахстан .....	39
3.3.2.	Кыргызстан .....	54
3.3.3.	Таджикистан .....	56
3.3.4.	Узбекистан .....	57
3.3.5.	Сводные таблицы данных по характеристикам посещенных грузовых центров .....	66
3.3.6.	Функции, выполняемые на каждом из произв.участков .....	71
3.3.7.	Планируемые ЛЦ-ры .....	72
3.4.	Встречи с основными действующими лицами в ходе осуществления миссии .....	76
4.	ЛУЧШИЕ ПРАКТИКИ МЕЖДУНАРОДНОГО ОПЫТА .....	80
4.1.	Опыт внутриконтинентальных стран Европы .....	80
4.1.1.	Австрия .....	80
4.1.2.	Венгрия .....	80
4.2.	Франция .....	80

4.3.	Германия .....	83
4.3.1.	Компания «Deutsche Umschlaggesellschaft Schine-Stabe (DUSS)» .....	85
4.3.2.	Компания «RHENUS AG» .....	86
4.4.	Порт Барселона в Испании .....	88
4.5.	Компания «MSC Belgium n.v» .....	88
4.6.	Проектировщики-разработчики ЛЦ-ров, «ProLogis» и «Stirling Capital» .....	89
4.6.1.	Компания «ProLogis» .....	89
4.6.2.	Компания «Stirling Capital investments Southern California LC» ...	93
4.7.	Греция .....	93
4.8.	Иран .....	94
4.9.	Эталонный анализ .....	94
4.9.1.	Эталонный анализ в отношении выбора месторасположения и определения количества сухих портов .....	94
4.10.	Заключения по главе «Лучшие практики» .....	95
5.	SWOT-Анализ, МНОГОКРИТЕРИАЛЬНАЯ ОЦЕНКА (ОЦЕНКА ПОТРЕБНОСТЕЙ) .....	97
5.1.	SWOT-Анализ по странам .....	97
5.2.	SWOT-Анализ по ЛЦ-рам .....	102
5.3.	Заключения по SWOT-Анализам .....	104
5.4.	Оценка существующих грузовых терминалов с точки зрения имеющегося потенциала для их усовершенствования .....	105
5.5.	Сравнительный анализ потенциала развития ЛЦ-ров в 4 странах ЦА по отношению к ЛЦ-рам Европы и США .....	106
6.	ЗАКЛЮЧЕНИЯ НА ПРЕДМЕТ, ГДЕ И КАК ПРОЕКТИРОВАТЬ НОВЫЕ ИЛИ СОВЕРШЕНСТВОВАТЬ СУЩЕСТВУЮЩИЕ МОЩНОСТИ ГРУЗООБРАБОТКИ; КАТАЛОГ ПОЛОЖИТЕЛЬНОЙ ПРАКТИКИ .....	109
6.1.	Каталог положительной практики .....	116
6.1.1.	Приемлема ли концепция развития ЛЦ-ров в условиях ЦА? .....	116
6.1.2.	Критерии выбора производственного участка для проектирования ЛЦ-ра или усовершенствования существующих терминалов .....	116
6.1.3.	Что должен включать в себя ЛЦ? .....	117
6.1.4.	Приоритеты и планирование рабочих графиков .....	118
7.	ПРЕДЛОЖЕНИЯ ПО БУДУЩИМ ЭТАПАМ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ (В СВЯЗИ С НОВЫМ ПРОЕКТОМ ТРАСЕКА В СФЕРЕ ЛЦ-ров) .....	120
7.1.	Требования по обзорам OD (пункт отправки – пункт назначения) .....	120
7.2.	Требования по написанию ТЭО для центров грузообработки .....	120
7.3.	Требования касательно проведения тренинговых семинаров по тематикам «Международные автодорожные грузовые операции», «Мультимодальный транспорт, организация логистики» .....	121
7.4.	Необходимые условия для сотрудничества между странами ЦА .....	122

7.5. Новый тендер по представлению ТЭО для ЛЦ-ров в республиках ЦА (бюджет ЕС – 2 млн. Евро).....	122
7.6. Экспертная рабочая группа 2 по частному финансированию , ГЧП и логистике .....	122
8. ССЫЛКИ, СПРАВОЧНАЯ ИНФОРМАЦИЯ.....	128
9. АКРОНИМЫ И АББРЕВИАТУРА .....	130
10. ГЛОССАРИЙ И ТЕРМИНОЛОГИЯ .....	132

ПРИЛОЖЕНИЕ 1: ТАБЛИЦА ПРОФИЛЕЙ СТРАН

ПРИЛОЖЕНИЕ 2: ДИРЕКТИВЫ ДЛЯ ТЭО

ПРИЛОЖЕНИЕ 3: ПЕРЕЧЕНЬ ПРОВЕДЕННЫХ ВСТРЕЧ

ПРИЛОЖЕНИЕ 4: ФОТОГРАФИИ

ПРИЛОЖЕНИЕ 5:ГРУЗОПОТОКИ КАЗАХСТАНА

## **ПЕРЕЧЕНЬ ПРИЛАГАЕМЫХ ТАБЛИЦ**

ТАБЛИЦА 1. ПЛОЩАДЬ, НАСЕЛЕНИЕ, ВВП В РЕГИОНЕ СТРАН ЦА.....	14
ТАБЛИЦА 2. ТРАНСПОРТНАЯ ИНФРАСТРУКТУРА В СТРАНАХ ЦА.....	16
ТАБЛИЦА 3. ТРАНЗИТНЫЕ ТРАНСПОРТНЫЕ ПОТОКИ В РАЗБИВКЕ ПО СПОСОБАМ ТРАНСПОРТИРОВКИ В РЕСПУБЛИКЕ КАЗАХСТАН .....	25
ТАБЛИЦА 4. ТРАНСПОРТИРОВКА ГРУЗОВ И ОБЪЕМЫ ГРУЗООБОРОТА В В РАЗБИВКЕ ПО СПОСОБАМ ТРАНСПОРТИРОВКИ В РЕСПУБЛИКЕ КАЗАХСТАН (МЛН ТН).....	26
ТАБЛИЦА 5. ТРАНСПОРТИРОВКА ГРУЗОВ И ОБЪЕМЫ ГРУЗООБОРОТА В В РАЗБИВКЕ ПО СПОСОБАМ ТРАНСПОРТИРОВКИ В РЕСПУБЛИКЕ КАЗАХСТАН (МЛР ТН / КМ).....	26
ТАБЛИЦА 6. ТИПЫ ГРУЗОВ, ПЕРЕВОЗИМЫЕ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫМ ТРАНСПОРТОМ ОБЩЕГО НАЗНАЧЕНИЯ В КАЗАХСТАНЕ (В МЛН ТН)....	26
ТАБЛИЦА 7. ОБЪЕМ КОНТЕЙНЕРНЫХ ПЕРЕВОЗОК ЧЕРЕЗ СТАНЦИЮ ДОС-ТЫК. ....	49
ТАБЛИЦА 8. ТРАНСГРАНИЧНЫЕ ГРУЗОВЫЕ ОБЪЕМЫ, ПЕРЕВОЗИМЫЕ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЙ КОМПАНИЕЙ «УЗБЕКИСТОН ТЕМИР ЙУЛЛАРИ» (В ТН) ЗА ПЕРИОД 2005-2006.....	75
ТАБЛИЦА 9. ПЛОТНОСТЬ ПО ТИПАМ ТРАНСПОРТА (%).....	75
ТАБЛИЦА 10. ТРАНСГРАНИЧНЫЕ ГРУЗОВЫЕ ОБЪЕМЫ, ПЕРЕВОЗИМЫЕ	

ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЙ КОМПАНИЕЙ «УЗБЕКИСТОН ТЕМИР ЙУЛЛАРИ» (В ТН) ЗА 2006 .....	75
ТАБЛИЦА 11. ЛОГИСТИЧЕСКИЕ ПАРКИ «PROLOGIS» В ЕВРОПЕ .....	90
ТАБЛИЦА 12. СРАВНЕНИЕ РЕСПУБЛИК ЦА И СТРАН ЕВРОПЫ/США .....	107
ТАБЛИЦА 13. СВОДНЫЕ ИТОГОВЫЕ ДАННЫЕ ПО ХАРАКТЕРИСТИКАМ СУЩЕСТВУЮЩИХ ГРУЗОВЫХ ЦЕНТРОВ .....	
ТАБЛИЦА 14. УЧАСТКИ, ПОДХОДЯЩИЕ ПО СВОЕМУ ПОТЕНЦИАЛУ ДЛЯ ПРОЕКТИРОВАНИЯ ЛЦ-РОВ, ИЛИ УСОВЕРШЕНСТВОВАНИЯ СУЩЕСТВУЮЩИХ ГРУЗОВЫХ ТЕРМИНАЛОВ .....	115
ТАБЛИЦА 15. ПЛАНИРОВАНИЕ ПО СРОКАМ - ПРИОРИТЕТЫ .....	118

### **ПЕРЕЧЕНЬ ПРИЛАГАЕМЫХ КАРТ**

КАРТА 1. КОРИДОРЫ ЦЕНТРАЛЬНОЙ АЗИИ .....	17
КАРТА 2. ЕВРОАЗИАТСКИЕ НАЗЕМНЫЕ ТРАНСПОРТНЫЕ КОРИДОРЫ.....	23

### **ПЕРЕЧЕНЬ ПРИЛАГАЕМЫХ ДИАГРАММ И РИСУНКОВ**

РИСУНОК 1. НАСЕЛЕНИЕ, ПЛОЩАДЬ И ВВП В РЕСПУБЛИКАХ ЦА.....	15
РИСУНОК 2. ПРОТЯЖЕННОСТЬ АВТО/ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ В РАЗБИВКЕ ПО СТРАНАМ ЦЕНТРАЛЬНОЙ АЗИИ .....	16
РИСУНОК 3. РЕЙТИНГ РЕСПУБЛИК ЦА В СРАВНЕНИИ СО СТРАНАМИ ЕВРОПЫ И США С ТОЧКИ ЗРЕНИЯ ПОТЕНЦИАЛА ДЛЯ РАЗВИТИЯ ЛЦ.....	108

### **ПЕРЕЧЕНЬ ПРИЛАГАЕМЫХ ФОТОГРАФИЙ**

ФОТО 1. ДАМУ 1 .....	40
ФОТО 2. АСТАНА КОНТРАКТ .....	42
ФОТО 3. ДАМУ-АСТАНА .....	44
ФОТО 4. НЕФТЯНОЙ ТЕРМИНАЛ В АКТАУ .....	47
ФОТО 5. ЛЦ, ПЛАНИРУЕМЫЙ В ДОСТЫКЕ (источник информации: АССЕРТ).....	51
ФОТО 6. ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЙ ТЕРМИНАЛ «ЧУКУРСАЙ».....	60
ФОТО 7. «ЧУКУРСАЙ» .....	61
ФОТО 8. НОВЫЙ ЛЦ, ПРОЕКТИРУЕМЫЙ КОМПАНИЕЙ УЗВНЕШТРАНС NEW LC В СЕРГЕЛИЙСКОМ РАЙОНЕ Г.ТАШКЕНТА .....	74
ФОТО 9. ГЕНЕРАЛЬНЫЙ ПЛАН НОВОГО ЛЦ (УЗВНЕШТРАНС, СЕРГЕЛИ, ТАШКЕНТ).....	74



## 1. ОСНОВНЫЕ РЕЗЮМИРОВАННЫЕ ПОЛОЖЕНИЯ

Данная миссия осуществлена краткосрочным экспертом по аспектам грузового транспорта и логистики (ЭГТил) и охватывала посещение Республики Казахстан, Республики Узбекистан, Кыргызской Республики и Республики Таджикистан. Миссия начата 12 марта и завершена 18 апреля 2008г. Экспертом посещены производственные участки, национальные государственные органы, ассоциации транспортных операторов и грузовых экспедиторов, автомобильных перевозчиков, экспедиторские компании и представительские офисы Национальных Секретарей ТРАСЕКА.

В формате данного отчета, представлены заключительные рекомендации по нижеследующим аспектам:

- Обзор и анализ существующих или прогнозируемых грузовых терминалов и логистических центров (ЛЦ)
- Национальные стратегии по планированию ЛЦ-ров
- Эталонный и сравнительный анализ, международные методики – наиболее успешные практики
- SWOT Анализ (оценка слабых, сильных сторон, возможностей и угроз), многокомпонентная критерийная оценка (оценка потребностей)
- Заключительные рекомендации на предмет того, где и как создавать новые, или совершенствовать существующие мощности
- Предложения по дальнейшим действиям (по отношению к новому запланированному проекту ТРАСЕКА по созданию ЛЦ)
- Проведение заседания рабочей группы-2 по аспектам частного финансирования, ЧГП и логистики

### Основные полученные сведения, рекомендации и заключения

ЛЦ-ры более не являются неизвестным **понятием** в странах Центральной Азии. В Казахстане уже существует ЛЦ, функционирующий в полную мощность («АСТАНА КОНТРАКТ» в северном пригороде Алматы), и другой, находящийся в стадии строительства и частичной эксплуатации («ДАМУ Алматы»), также расположен севернее от центра г.Алматы.

Казахстан - страна, которая наиболее преуспела, по сравнению с другими странами ЦА, в вопросах развития сети логистических центров. Но все же здесь не существует **ни четкой стратегии**, или специальной правовой базы по аспектам грузового экспедирования и логистики, **ни ясных предписаний**, как, где и кто может осуществлять проектирование ЛЦ-ров.

**В ходе осуществления миссии стало известно**, что ДАМУ - частный инвестор-начинает строительство второго ЛЦ близ центра города **Астана** с нуля. Компания движется вперед очень быстро, **несмотря** на административные трудности и необходимость получения большого количества **требуемых разрешений**. Также компания **ДАМУ** почти готова начать строительство третьего ЛЦ на площади 250 га в г.Актобе (Актюбинск), и планирует **еще один** в Достыке.

«Астана Контракт» тоже планирует строительство одного ЛЦ в Астане, и для этого

недавно приобретена земля.

**Примечание: недавний экономический кризис может послужить причиной приостановки упомянутых объемов работ. На самом деле, возможно, в Алматы на текущий момент времени наблюдается, в некоторой степени, избыточное предложение мощностей грузообработки.**

В Казахстане, согласно данным АНЕК (KIFFA), понятие «Логистика и лог. центры» еще не особо хорошо понимаемо. Существует недостаток экспертных человеческих ресурсов, таким образом, требуется повышение уровня квалификации на базе соответствующих учебных курсов, предоставляемых в учебном центре АНЕК или университетах. В дополнение, ЛЦ-ры, **перечисленные выше**, не предлагают **должный** спектр услуг, как это наблюдается в комплексных ЛЦ-рах, а предоставляют, **главным образом**, услуги складирования/хранения грузов и грузовых дворов.

Узбекистан находится в завершающей стадии проектирования своего ЛЦ-ра в г.Ташкенте близ железнодорожной станции Сергели. Проектная документация выполнена компанией «УЗВНЕШТРАНС», которая хоть и является государственной, все же приветствует привлечение частного капитала в развитие и эксплуатацию объекта, но положения по такому долевному участию еще не сформулированы.

Помимо этого, данный вид услуг в Узбекистане очень хорошо организован на терминале по консолидации хлопка в г.Бухаре, который вобрал в себя достаточно **большое количество** функций ЛЦ-ра, но сконцентрирован на одном виде продукции.

Наряду с ним, существуют два небольших ЛЦ-ра (KN IBRAKOM (консолидация хлопка) и Музимпекс (скоропортящиеся товары)) близ Ташкента.

Республика Таджикистан и Кыргызская Республика находятся **на порядок ниже** в развитии данной сферы, но повсеместно признается ее острая необходимость, обсуждаются стратегические идеи; по части финансирования – наблюдается нехватка капитала и, вследствие этого, в целях решения данной задачи **предстоит преодолеть большое количество этапов формирования соответствующего потенциала**. В этих двух странах розничная торговля **зачастую** осуществляется через колхозные рынки, где товары привозятся сразу в контейнерах (например, обувь, импортируемая из Китая и Турции) **и продаются внутри же контейнера**.

Обобщенно в странах региона можно идентифицировать следующее:

- существуют разные уровни демонополизации и либерализации экономики.
- наблюдаются разные уровни оценки преимуществ ЛЦ-ров со стороны соответствующих правительственных органов.
- существует недостаток сформулированных стратегий и правовых основ в сферах грузового экспедирования и логистики.

Железные дороги - очень важное **соединительное звено** в логистической сети. Они считались очень сильным компонентом в системе бывшего Советского Союза и, как оставшееся от него наследие, существует **довольно развитая ж/д**

**инфраструктура**, особенно в Узбекистане и Казахстане, поддержание которой **не должно игнорироваться**, учитывая роль данного вида транспорта, в сопоставлении с автодорожным. Железнодорожные терминалы требуют общего восстановления и обеспечения более качественными автодорожными соединениями.

На некоторых терминалах необходимо спроектировать парковочные и маневровые площадки для грузового автотранспорта, а также складские помещения. Одни терминалы функционируют в напряженном графике, такие как Чукурсай (Узбекистан) и Алматы-1 (Казахстан), а другие (большинство) - находятся на низком уровне востребованности, такие как Аламедин-1 (Бишкек) и Ташкент-товарный.

**Данный отчет проводит четкое разделение между месторасположениями, где необходимы усовершенствования существующих железнодорожных/автодорожных трансфертных терминалов, и, где новые, отдельностоящие ЛЦ-ры интегрированы в широкий спектр производственных мощностей, явившими собой основание к детальному изучению.**

Казахстан может рассматриваться как наиболее преуспевшая страна **среди стран ЦА** в вопросах развития логистики, но все же в формате всех четырех стран требуется осуществление соответствующего профильного обучения и повышение уровня квалификации.

Нижеследующая информация **предоставляет** некоторые предложения по местам расположения объектов, **но при условии**, что предпосылкой этому будет служить **полностью завершенное** технико-экономическое обоснование.

- В Казахстане рассмотрение вопроса о создании логистических центров на базе нижеперечисленных объектов выглядит резонно: Алматы (**более чем два** – возможно, **так как 2** уже существуют, т.е. ДАМУ И АСТАНА-КОНТРАКТ), Астана (ДАМУ, АСТАНА-КОНТРАКТ уже в процессе проработки), Атырау (самый ближайший **пункт к Центральной Европе по доступу** наземными транспортными коридорами), или Актау – в Плате развития нового города **предусмотрено** увеличение числа жителей до 1 миллиона к 2020г., что обосновывает создание ЛЦ-ра; приоритет следует отдать станции Достык с соотношением ее к железнодорожному транспорту и Хоргос - к автодорожному вследствие **увеличивающихся** транзитных грузопотоков из Китая, и других индустриально развитых регионов Казахстана, таких как Шымкент, Актобе.
  
- В Узбекистане имеет смысл рассматривать вопрос о создании логистических центров на базе нижеследующих станций: Сергели - Ташкент (уже находится в завершающей стадии своего проектирования, осуществляемого компанией «УЗВНЕШТРАНС»), Чукурсай-Ташкент (по причине его близрасположенности к пограничному Келесу); Термез (трансфганский коридор); Бухара или Навои (по причине своей близрасположенности к границам со стороны Каракалпакии и Ходжидавлета), Андижан (мультимодальное транспортное движение на маршруте Андижан-Ош-Иркештам) или Коканд относительно Ферганской долины; Нукус, как выявлено, представляет меньший приоритет; третий - в районе Ташкента, вследствие густонаселенности и высокого показателя **транспортного**

**движения** в городе, считающегося пунктом пересечения транспортных коридоров.

- В Кыргызстане: Бишкек, Ош, Иссык-куль (Балыкчи).
- В Таджикистане: Душанбе (возможно усовершенствование железнодорожного терминала) и/или приграничный Турсунзаде, находящийся примерно в 80 км от столицы; исследуется также возможность выявления целесообразности относительно одного или более объектов, такие как Худжанд, Курган-Тюбе, Хорог, Нижний Пяндж.

### **Заключения по наилучшим практикам, которые следует принять во внимание**

Существует **множество** международных разработчиков по части финансирования, строительства и эксплуатации ЛЦ-ров в развитых или развивающихся странах. Правительствам стран ЦА следует целенаправленно привлекать подобных разработчиков из соображений передачи им рисков, относящихся к проектированию и эксплуатации ЛЦ (либо разделению рисков), так как данные затраты довольно высоки.

С точки зрения строительства ЛЦ-ров, существует большое количество **преимущественных конечных выгод** для экономик стран. Высокий уровень занятости населения в ЛЦ-рах – сильный акцент для развития.

- Мультимодальный транспорт и железные дороги играют решающую роль в оперативной деятельности ЛЦ-ров. Даже внутриконтинентальные страны Европы, такие как Австрия и Венгрия, выполняют роль хабов для международной логистики и предоставляют услуги транспортного транзита. Предпосылкой этому служит современная и эффективно поддерживаемая транспортная инфраструктура, качественные коммуникации логистики и связь, высокая продуктивность, ноу-хау и систематичность оказываемых транспортных услуг.

**Целевое развитие ЛЦ-ров следует осуществлять в согласовании с принципом, благоприятствующем охране окружающей среды («грин»)**, где используются внутренние энергетические мощности и технологии энергосбережения (солнечные панели), а также устройства повторной переработки на объектах.

**Большое количество** ЛЦ-ров в Европе строятся **на въезде в крупные города**. При условии доказанной жизнеспособности и осуществимости, создание базы для развития дополнительного ЛЦ-ра на периферии больших городов ЦА может считаться **приемлемым** (например, в случае с Алматы, где уже функционируют 2 логистических центра), если, конечно, данные ЛЦ-ры будут работать на полную мощность и до начала их строительства будет должным образом **выполнено** соответствующее ТЭО. В Европе ЛЦ-ры развиваются в целях разгрузки больших городов и защиты окружающей

среды.

Однако в формате данного отчета особо подчеркивается необходимость ведения четкого стратегического и экономического курса по отношению к аспекту логистических центров – главным образом, в целях обработки международных транспортных потоков. Строительство ЛЦ не следует осуществлять специально для разгрузки движения и предотвращения загрязнения окружающей среды в больших городах – существует множество более совершенных и менее затратных подходов к данному вопросу.

### **Детальное Технико-экономическое обоснование для ЛЦ-ров**

В целях осуществления оценки выполнимости и предпосылок для развития грузовых центров логистики, методология должна быть соответственно **адаптирована**, включая нижеследующие этапы:

оценка всего грузового трафика в диапазоне воздействия логистического центра, особенно **грузового, вовлеченного** посредством обработки в ЛЦ в **различные** горизонтальные временные показатели, может быть представлена в виде исследования, вопросника, прогноза аналогичных обзоров и иных данных.

Требуется оценка существующих и возможных в будущем грузовых потоков для потенциальных пользователей услуг ЛЦ-ров, если они будут построены – в разбивке по странам (пункт отправки/пункт назначения); видам ТНП; способам транспортировки и типам консолидации/грузовой единицы.

Важным будет являться моделирование центральной логистической сети для прогнозирования грузопотоков, используя данные (пункт отправки – назначения), включенные в исследование, загрузка по минимальным траекториям «затраты-расстояния» (идентифицируя известные препятствия), а также разделение между доставками «от двери-к-двери» и валовым (насыпным) способом. Целью является оценка будущих грузовых потоков от пункта-до пункта в разбивке по основным видам товаров, способам транспортировки и типу грузовой единицы, что являются потенциальными индикаторами грузопотока того или иного логистического центра.

Также существует необходимость получения мнения грузовых операторов, экспедиторов, грузоотправителей и грузополучателей в каждой стране на предмет определения точного места размещения ЛЦ-ра, что позволит получить преимущество добавленной ценности и снизить затраты. Следует представить особые свидетельства того, что отсутствие ЛЦ-ра препятствует развитию торговли или делает этот процесс очень дорогостоящим. Это подразумевает необходимость точного разъяснения, какие отдельные соединения в логистической цепи наиболее неразвиты в каждой из стран ЦА; почему нехватка специализированных услуг на существующих производственных участках является причиной возникновения проблем в каждой стране.

Данный отчет фокусирует внимание на низких показателях существующих грузовых транспортных потоков на некоторых коридорах стран ЦА. Резонно предполагать, что новый ЛЦ-р или усовершенствованный ж-д/автодорожный трансфертный терминал может генерировать (или стимулировать) определенное количество новых грузовых потоков, но было бы опрометчиво слишком полагаться на данный потенциальный (или скрытый) поток в процессе обоснования реализации высокочрезвычайного строительства нового ЛЦ-ра, если лежащие в основе стратегические торговые модели, по всей вероятности, не будут материализованы – или, как минимум, их материализация займет значительный промежуток времени в будущем. Необходимо принять во внимание и причины замедленного роста контейнеризации в регионе.

Будет также важным оценить пользу от ЛЦ-ра; в Казахстане, например, это было искусственно «сфорсировано» запретами проезда грузовиков по городским дорогам, ограничениям по передвижению иностранных транспортных средств, положениями по таможенной очистке/ сопровождению, и т.д. Например, для каждой страны представляет всеобщий интерес нижеследующее: пункты таможенной очистки необходимо перевести за пределы перегруженных пограничных зон и портов, стратегии и регулирующие положения для этого могут меняться в течение длительного периода времени. Более того, операторы грузовиков могут аргументировать тем, что они уже значительно задерживаются в пунктах трансграничного перехода, на многочисленных пунктах осмотра по всему маршруту следования (представителями дорожной полиции и другими службами) и протестовать против дальнейшей задержки в ЛЦ-рах.

## 2. ВВЕДЕНИЕ

Целью второго и третьего этапа миссии краткосрочного эксперта по вопросам грузового транспорта и логистики, осуществленных в рамках деятельности проекта «Центральная Азия: Разработка национальных скоординированных транспортных стратегий Республики Казахстан, Кыргызской Республики, Республики Таджикистан, Республики Узбекистан, Республики Туркменистан», являлось «предварительное сканирование существующих логистических центров / основных грузообработывающих терминалов стран Центральной Азии».

В рамках данной миссии краткосрочным экспертом посещены Казахстан, Узбекистан, Кыргызстан и Таджикистан. Им осуществлен выезд на существующие производственные объекты, проведены встречи в национальных государственных организациях, ассоциациях транспортных операторов и экспедиторов, автомобильных перевозчиков и представительских офисах Национальных секретарей ТРАСЕКА. Миссия осуществлена в период с 12-го марта по 18-е апреля 2008г.

### 2.1. Цель

Одной из запланированных целей проекта «Разработка национальных скоординированных транспортных стратегий Республики Казахстан, Кыргызской Республики, Республики Таджикистан, Республики Узбекистан, Республики Туркменистан» является «предварительное изучение (качественное сканирование) существующих логистических центров, оценка потребностей и составление каталога положительной практики (Задача 12 – к достижению в сотрудничестве с МТК, транспортными логистическими компаниями, АБР, ФИАТА), как прекурсора к проекту ТРАСЕКА ПД-2006 «Международные логистические центры / сетевые узлы в странах Центральной Азии). Более конкретно:

*“Проект проведет исследование существующих логистических грузовых центров и определит, где будет целесообразно усовершенствовать их, а где создать совершенно новые. Проект определит желательное расположение новых/существующих центров в каждой стране (включая Узбекистан) и подготовит предварительный итоговый анализ, способствующий принятию решений по созданию/модернизации таких центров, позволяющий на более поздних этапах финансировать создание/модернизацию таких центров со стороны международных и иных (частных) финансовых институтов”*

Работа проекта до настоящего времени сведена к нижеследующим заключениям:

- Меняющиеся методы перевозок и дальнейшее развитие мультимодального транспорта продолжают формировать новые требования к инфраструктуре, особенно к мультимодальным терминалам, которые в международном масштабе привели к развитию логистических центров, включающих в себя все сопутствующие функции международного транспорта и логистики.
- Некоторые страны в Центральной Азии более развиты, чем другие, в

вопросах планирования логистических центров или в преобразовании существующих железнодорожных/автомобильных терминалов в логистические центры.

- Такие тенденции модернизации служат обозначением необходимости прогресса в создании благоприятной среды для развития государственно-частного партнерства (ГЧП).
- Весьма положительный отклик на семинар, который проходил в октябре 2007г. в Душанбе по данному вопросу, подчеркивает значение, уделяемое ему, по меньшей мере, тремя государствами. В ходе дискуссий стало ясно, что у многих работников, занимающихся разработкой проектов, отсутствуют знания о том, что происходит в других странах в области государственно-частного партнерства.
- Создалось ощущение, что существует потребность в создании экспертной рабочей группы в рамках Рабочей группы на высоком руководящем уровне для повышения квалификационного уровня в вопросах, связанных с государственно-частным партнерством.

В этой связи предлагается, чтобы в оставшийся период проект провел следующую работу

- Осуществление "оценки потребностей (предварительный обзор) для логистических центров" в форме SWOT-анализа и анализа критериев, охватывая все существующие и планируемые объекты в регионе Центральной Азии;
- Составление каталога положительной практики, на основе международных стандартов и опыта на предмет, где и как расширять существующие объекты, или создавать новые;
- Результаты предварительного обзора целесообразности должны явиться ценным вкладом, как для дальнейшего определения национальных транспортных стратегий, так и для инвестиционных проектов (в частности, для исследования логистической сети в рамках программы ТРАСЕКА, которое скоро будет начато).

## 2.2. Дефиниции

В ходе проведения встреч многие из участников обращали внимание на недостаточный уровень понимания: **что** подразумевается под логистическими центрами, **какие** услуги они предоставляют, **каковы** их функции и **как** они технологически устроены. Вследствие этого, с самого начала очень важным фактором считается разъяснение данных понятий:

Логистические центры (ЛЦ-ры), или Грузовые городки, традиционно проектируются на пересечении наиболее загруженных транспортных коридоров, близ портов, аэропортов или железнодорожных терминалов, рядом с пограничными пунктами, крупными городами или производственными/промышленными центрами, в целом там, где осуществляется большой грузопоток; служат элементом осуществления международных транспортных операций путем предоставления услуг парковки,



эксплуатации грузообработывающих мощностей (для контейнерных или валовых грузов), обеспечения интермодальными инфраструктурными соединениями; могут представлять собой объединение независимых компаний или структур, имеющих отношение к перевозке грузов (экспедиторы, грузоотправители и транспортные операторы), возможно таможенное инспектирование; взимание налоговых сборов; на базе ЛЦ осуществляется складирование, соответствующий ремонт и профилактический тех.осмотр, предоставляются банковские услуги и информационно-коммуникационная поддержка.

Логистические центры, расположенные внутри стран или в странах, не имеющих выхода к морю, также называются *Сухими портами*.

*Логистические центры* - это сравнительно новое явление, которые еще не получило какого-либо одного согласованного наименования. Наиболее основными терминами, используемыми для классификации логистических центров, известными в Европе, являются:

- В Великобритании их называют "Freight Villages",
- Во Франции – "Plate Forme Logistique" или "Plat Forme Multimodales",
- В Германии – "Güterverkehrszentrum",
- В Италии – "Interporto",
- В Дании – "Transport Centre".

Наиболее распространенным и широко используемым термином в Японии, Сингапуре, Китае и США является «логистический центр». По этой причине, не существует единодушного мнения по использованию какого-то единого термина. Однако, с ростом популярности логистических центров и в связи с получаемой от них прибылью, похоже, термин «логистический центр» будет считаться наиболее приемлемым.

Логистика – это **наука** об эффективном способе передвижения материальных потоков. Ее центром является единовременное пересечение точек соприкосновения транспортных линий, векторов и движущих сил; это то место – где сосредотачивается наибольшая их концентрация, являясь наиболее важным звеном, центром вращения, там осуществляется соответствующая секторальная деятельность, или различные виды деятельности в комплексе.

Д.А.Тсамболас соотнес к логистическому центру термин «интегратор» различных транспортных видов, способствующий развитию интермодального транспорта. Он также идентифицировал логистические центры как «интермодальные терминалы, являющиеся основным компонентом интермодальной транспортной цепочки, устанавливающие точку узлового пересечения там, где происходит перегрузка товаров с одного транспортного вида на другой».

«EUROPLATFORMS» – (Европейская ассоциация грузовых городков), дает определение логистическому центру в такой формулировке: «это территория, на которой различными операторами осуществляются все виды деятельности, связанные со сферой транспорта, логистики и распределения грузов, как для внутригосударственных, так и международных перевозок».

Целевой функцией логистического центра является стимулирование международной торговли и экономического роста в регионе.

### **Дефиниция ЛЦ-ра (СУХОГО ПОРТА) и предлагаемый спектр услуг:**

Логистические центры (ЛЦ) также широко именуется Сухими портами. Понятие «сухой порт», согласно пояснению ЭСКАТО ООН, означает определенный пункт, расположенный внутриконтинентально, где осуществляется консолидация и распределение грузов, аналогичный по своим функциям морским портам, и включающий предоставление услуг таможенной очистки.

Возможные и типичные функции морского порта, которые можно ожидать в сухих портах, включают в себя:

- мощности по обработке контейнерных (и возможно сыпучих) грузов;
- консолидация грузов;
- распределение грузов;
- интермодальные инфраструктурные соединения;
- группирование по географическому расположению независимых компаний и структур, имеющих отношение к работе в сфере грузовых перевозок, включая, к примеру, грузовых экспедиторов, грузоотправителей и транспортных операторов);
- предоставление сопутствующих сервисных услуг, таких как:
  - таможенный досмотр,
  - прием налоговых отчислений, таможенная очистка,
  - складирование грузов,
  - профилактический осмотр и ремонт,
  - услуги банков и ИКТ-поддержка.

Ввиду существования большого количества контейнерных дворов и приграничных контрольных пунктов в регионе ЭСКАТО, обладающих многими из перечисленных характеристик, все же Секретариат не предвидит, или не прогнозирует, что все они будут переведены в разряд сухих портов по определению.

Логистический центр может содержать на своем балансе различные строения/помещения, такие как:

- Депо для сухогрузов, а также для грузов различного предназначения по типам
- Депо для замороженной продукции

- Грузораспределительный центр
- Контрольно-регулирующий терминал по грузам, перевозимым в контейнерах
- Мультиmodalный терминал
- Помещения общего назначения

Потенциальное расширение функциональных рамок для внутреннего интерmodalного объекта могло бы быть представлено согласно нижеследующей схеме:

- Контейнерный двор
- Контейнерная грузовая станция
- Внутреннее контейнерное депо
- Зона обработки импорто-ориентированных грузов
- Индустриальный парк
- Зона обработки экспорто-ориентированных грузов
- Специальная экономическая зона
- Логистические и иные виды услуг добавленной стоимости

### **Дефиниции мультиmodalного транспорта**

Здесь очень важно дать определение мультиmodalному транспорту, по причине того, что оно иногда понимается неправильно, вызывая путаницу, а также по той причине, что правильное понимание - наиболее важный элемент транспортной составляющей в процессе эксплуатации логистического центра. Термины мультиmodalный, интерmodalный и комбинированный транспорт имеют нижеследующие определения:

- Мультиmodalный транспорт подразумевает вовлечение в процесс перевозки двух или более различных между собой видов транспорта, осуществляемый посредством перегрузки перевозимых товаров (промежуточная обработка) и организованный одним и тем же перевозчиком (мультиmodalным транспортным оператором), в рамках одного единого контракта и грузовой накладной под одним обязательством и по одной стоимости услуг.
- Интерmodalный транспорт - вовлечение нескольких транспортных средств (мультиmodalность) в процесс перевозки грузов в одной грузовой единице (например, в контейнере), без осуществления промежуточной обработки (автомобильное транспортное средство, автоприцеп, контейнер).
- Комбинированный (смешанный) транспорт – это вид интерmodalной перевозки, который, в принципе, может осуществляться железнодорожным, внутренне-судоходным, морским транспортом, где начало маршрута перевозки и его завершение проходит по автомобильным дорогам и

осуществляется автомобильным транспортом (например, контрейлерные перевозки, т.н. «пиггибек», системы трейлерных перевозок (ро-ро)).

### **Опыт сухих портов в развитых странах**

Правительства Европейских стран на национальном, и особенно локальном, уровнях, начиная с 1995 года, успешно осуществляют развитие сухих портов в безотрывном режиме их строительства по нарастающей. В Германии, к примеру, местные органы власти в партнерстве с частными компаниями организуют соревнования с соседствующими регионами на определение чемпиона по развитию сухого порта.

Секретариат ЭСКАТО ООН подсчитал, что к 2015 году, в Китае могут быть востребованы 130 сухих порта, в Индии - 69, в Казахстане - 10, в Республике Корея - 12, в Шри-Ланке - 4, в Таиланде - 3, в Бангладеш - 2, и по одному в других странах (полагается, что здесь произошел недочет, особенно по отношению к Узбекистану, но также и к Кыргызстану и Таджикистану).

В Европейском Союзе существует внушительное количество альтернативных среднemasштабных сухих портов (обычно производительностью от 40 000 до 1,9 миллиона ДФЭ (TEU) в год), занимаемой площадью от 30 до 200 га, количеством расположенных на них компаний от 25-100 и общей занятостью населения – примерно от 7000 до 37 000 человек. Даже в самых маленьких по занимаемой территории странах Европейского Союза наблюдается тенденция размещения, по крайней мере, одного сухого порта. Положения, которые регулируют деятельность на едином рынке, удерживают услуги сухого порта в относительно целевом режиме. Это означает то, что здесь удается осуществлять услуги в зоне пересечения национальных границ в облеченном для этого порядке с предоставлением выбора относительно оптимального и альтернативного месторасположения, при этом избегая необходимости учета рисков по международному доступу.

### **Возможные ролевые функции государственного и частного секторов**

Исходя из международного опыта относительно прав на владение и эксплуатацию морских портов, очевидно, что государство имеет право на собственность и несет ответственность за нормативно-правовое регулирование объектом, тогда как эксплуатация и менеджмент на основе концессионных соглашений могут быть предоставлены частному сектору. Таким образом, в мировом масштабе 90 из 100 крупнейших контейнерных и морских портов функционируют по этому принципу, включая те, что расположены в Азии. Правительство также ратует за улучшение транспортных инфраструктурных соединений к портам и создание целостной системы в данном секторе.

### 2.3. Регион Центральной Азии

Центрально-азиатский регион граничит с Россией, Китаем, Ираном, Афганистаном и Каспийским морем, и включает в свой состав пять государств, а именно: Республику Казахстан, Кыргызскую Республику, Республику Таджикистан, Республику Узбекистан и Республику Туркменистан. Среди среднеазиатских государств только Казахстан и Туркменистан имеют морские порты на Каспийском побережье, но все считаются внутриконтинентальными относительно выхода к мировому океану. Показатель **ВВП** на душу населения варьируется в **значительной степени** в каждой стране по причине того, что в некоторых странах имеются богатые запасы нефти и минеральных ресурсов. Большинство из стран региона демонстрируют высокие показатели роста: от 8 до 10%. Рост ассоциируется с увеличением объемов грузопотоков, к которым добавлены те, что проходят транзитом из Китая. Самый высокий демографический показатель и показатель плотности населения - в Узбекистане, самый низкий - в Казахстане.

**ТАБЛИЦА 1. ПЛОЩАДЬ, НАСЕЛЕНИЕ, ВВП В РЕГИОНЕ ЦА**

Страна	Площадь, км <sup>2</sup>	Население, млн.чел.	ВВП (по расчетам 2006)
Казахстан	2717300	15,3	9100
Кыргызстан	198500	5,3	2000
Таджикистан	143100	7,1	1300
Туркменистан	488100	5,1	8900
Узбекистан	447400	27,7	2000

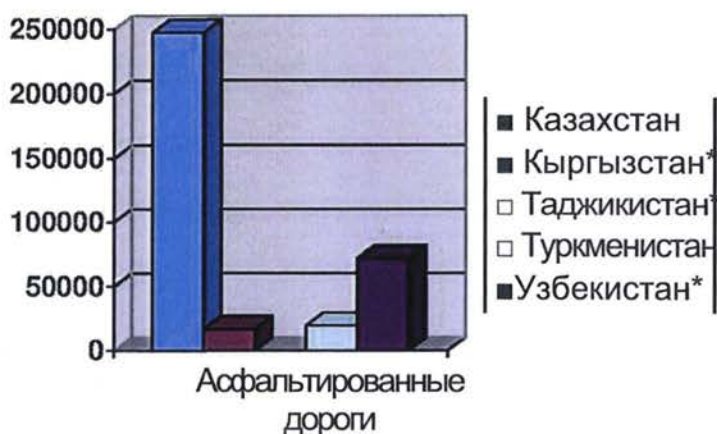
**РИСУНОК 1. НАСЕЛЕНИЕ, ПЛОЩАДЬ И ВВП В РЕСПУБЛИКАХ ЦА**



**ТАБЛИЦА 2. ТРАНСПОРТНАЯ ИНФРАСТРУКТУРА В РЕГИОНЕ ЦА**

Страна	Общая протяженность дорог, км	Асфальтированные дороги	Протяж.-д, лм		Водные пути, км	Комментарии по водным путям	Порты * и терминалы	Аэропорты, с дорожным покрытием	Аэропорты, с дорожным покрытием в более 3047 м
Казахстан	258029	247347	13700	bg	4000	Сыр-Дарья и Иртыш	Актау, Атырау, Оскемен, Павлодар, Семей	66	9
Кыргызстан*	18500	16854	470	bg			Балыкчи	18	1
Таджикистан*	27767		482	bg	200	Вдоль реки Вахш	~	17	2
Туркменистан	24000	19488	2440	bg	1300	Аму-Дарья и Каракумский канал	Туркменбаши	22	1
Узбекистан*	81600	71237	3950	bg	1100		Термез (Аму-Дарья)	33	6
ЕС 25		1765140	199682		29637				

**РИСУНОК 2. ПРОТЯЖЕННОСТЬ АВТОМОБИЛЬНЫХ/ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ В ЦА В РАЗБИВКЕ ПО СТРАНАМ**



Источник: мировой справочный бюллетень CIA

Примечание: Вг: широкая колея 1,520 м в ширину, sg: стандартная колея 1,435 м

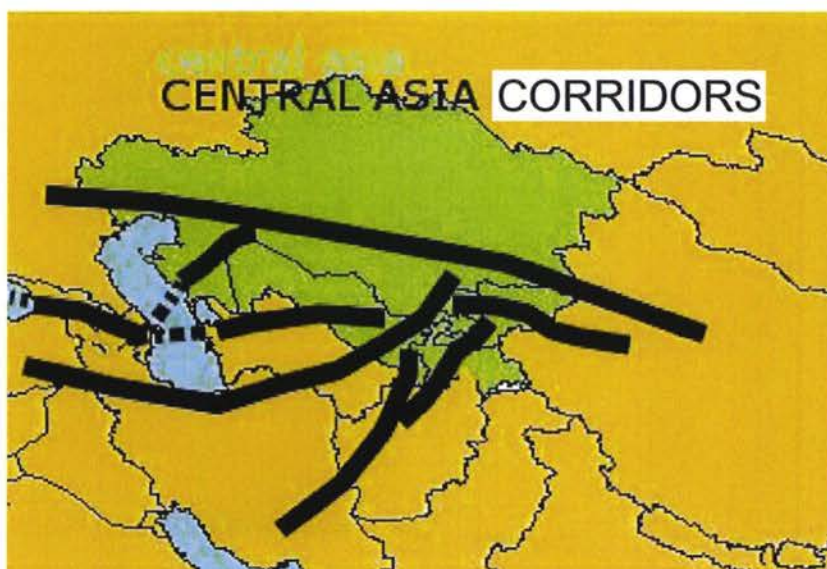
Примечание \*: 3 внутриконтинентальные страны, не имеющие портов,

## 2.4. Коридоры

Евразийские международные транспортные коридоры, пересекая страны Центральной Азии, соединяют Китай с Европой и играют важную роль в процессе выбора правильного **месторасположения** ЛЦ-ров. Идентификация отсутствующих соединений и непрерывное плановое разрешение данных проблем - вопрос решающей важности для сферы международной торговли. Территорию Центральной Азии пересекают четыре международных транспортных коридора:

- Северный коридор: Западная Европа – Китай, Корейский полуостров и Япония, далее через Россию и Казахстан (на отрезке Достык-Актау-Сайя-Мойнты-Астана-Петропавловск (Пресногорковская));
- Южный коридор: Юго-западная Европа – Китай и Юго-восточная Азия, пересекая Турцию, Иран, государства Центральной Азии и Казахстан (на отрезке Достык – Актогай – Алматы – Шу – Арысь – Сарыагаш);
- ТРАСЕКА: Восточная Европа – Центральная Азия через Черное море, Кавказ и Каспийское море (Достык – Алматы – Актау);
- Коридор Север-Юг: Северная Европа – страны Персидского залива через Россию и Иран по Казахстанской части отрезка: Актау – Уральские регионы России и Актау-Атырау.

КАРТА 1. КОРИДОРЫ ЦЕНТРАЛЬНОЙ АЗИИ



#### 2.4.1. Коридоры в Казахстане

На основе существующей национальной транспортной инфраструктуры, расположенной на территории Республики Казахстан, сформированы 4 международных транспортных коридора (источник: Транспортная стратегия Республики Казахстан до 2015г.):

**Северный коридор трансазиатской железнодорожной магистрали:** Западная Европа – Китай, Корейский полуостров и Япония через Россию и Казахстан (на участке Достык – Актгай – Сайя – Мойнты – Астана – Петропавловск (Пресногорковская));

**Южный коридор:** Юго-западная Европа – Китай и Юго-восточная Азия, пересекая Турцию, Иран, государства Центральной Азии и Казахстан (на отрезке Достык – Актогай – Алматы – Шу – Арысь – Сарыагаш);

**ТРАСЕКА:** Восточная Европа – Центральная Азия через Черное море, Кавказ и Каспийское море (Достык – Алматы – Актау);

**Коридор Север-Юг:** Северная Европа – страны Персидского залива через Россию и Иран по Казахстанской части отрезка: Актау – Уральские регионы России и Актау-Атырау.

**Центральный коридор трансазиатской железнодорожной магистрали также играет очень важную роль** в региональном транзитном движении в направлении Сарыагаш – Арысь – Кандагаш – Озинки. Коридоры позволяют значительно **сократить** расстояние по оси Восток-Запад.

#### 2.4.2. Коридоры в Узбекистане

Территорию Узбекистана пересекают 20 международных транспортных маршрутов **по нижеследующим направлениям** (источник: обзорное исследование **АБР**):

- В северном направлении к России, Украине и Европейским странам
- В западном и юго-западном направлениях к странам Кавказа, Ирана, Турции и Европейским странам
- В южном направлении к формирующемуся трансафганскому международному транспортному коридору, пересекая Афганистан, Иран и порты Чахбехар, Бандер Аббас, а также через альтернативные прямые соединения к пакистанском порту Карачи, Касим, Гвадар через Афганистан. Грузовики, прибывающие из Турции и Ирана, используют южный маршрут и доминируют на международном автотранспортном рынке.
- В восточном направлении к Китайской Народной Республике.

Согласно исследованию АБР, транспортные коридоры, пролегающие через Узбекистан, сгруппированы нижеследующим образом:

Первостепенные автотранспортные коридоры



- RD1 (Европа, Россия, Китай, Казахстан и Кыргызстан) – Шымкент (Казахстан) – Гишт Куприк/Яллама – Ташкент – Самарканд – Бухара – Алат - Фараб (Туркменистан) – (Иран, Турция).
- RD2 Ташкент – Коканд – Андижан – Дустлик – Ош (Кыргызская Республика) – Кашгар (Китай).
- RD3 Самарканд – Карши – Термез – Сарыюсиё – Душанбе (Таджикистан)/ Термез – Айритом – Хайратон (Афганистан) – (Иран и Пакистан).
- RD4 Самарканд – Яртепа – Пяджикент (Таджикистан).
- RD5 Бухара – Нукус – Кунград – Бейнеу (Казахстан) – Астрахань (Россия).

Наиболее важным является направление RD1 – Север-Юг: М39 Шымкент – Ташкент – Самарканд, М37/М371 в Бухару и к южной границе по направлению к Туркменистану (Алат). Качество дорожного покрытия находится в диапазоне удовлетворительное/хорошее, не принимая в счет южные отрезки близ Бухары, в частности, по направлению к Алату, где на текущий момент идет оптимизация дороги. Прямой маршрут Ташкент-Самарканд пересекает Казахстан, отрезок, который обычно объезжается, увеличивает расстояние на 56 км. В рамках встречи между Президентами Узбекистана и Казахстана в Самарканде в 2006 году некоторые вопросы транзита были решены.

Коридор RD2 также важен для внутренних перевозок, но представляет меньший интерес для международных/транзитных перевозок. После открытия в 2000г. сдвоенных туннелей маршрута А-373 на Камчикском перевале, большой поток транспорта из Ферганской долины более не проходит транзитом по северной части Таджикистана. Трасса А-373 в большей своей степени - двусторонняя магистраль, оставшийся односторонний отрезок которой планируется расширить.

Движение международного транспорта вдоль коридора RD3 в конце 2005 снизилось и переориентировано по соображениям безопасности и иных аспектов взаимоотношений с Таджикистаном, а также вследствие ограничений по направлению к Афганистану и обратно. Некоторые участки на маршруте Сурхандарьинская долина – Карши проблематичны для большегрузного транспорта. Соединение Бухара – Карши - важное звено для транспорта, пересекающего Фараб (Туркменистан), по направлению к Душанбе.

Коридор RD4 пропускает небольшие транзитные потоки и международный трафик по причине отдаленности ограниченных участков на таджикской стороне. Он в большинстве случаев используется как маршрут для внутренних торговых потоков и для обеспечения деятельности горнодобывающих шахт в верхней части долины на таджикской территории.

Коридор RD5 все больше и больше набирает важность для осуществления международного движения в направлении к России, который на текущий момент совершенствуется. Одновременно он является главным внутренним западным коридором от Бухары.

Железнодорожные коридоры (Исследование АБР)

- RL1 (Россия, КНР, Казахстан и Кыргызская Республика) - Шымкент – Ченгельды (Казахстан) - Ташкент - Самарканд - Бухара - Ходжадавлет - Фараб (Туркменистан) - Туркменабад - (Иран и Азербайджан).
- RL2 Ташкент – Нау (Таджикистан) – Канибадам (Таджикистан) - Андижан - Ош (Кыргызская Республика).
- RL3 Самарканд – Карши – Талимарджан (Туркменистан) – Келиф (Туркменистан) – Термез – Душанбе (Таджикистан)/Хайратон (Афганистан).
- RL4 Самарканд – Навои – Нукус – Каракалпакия – Оазис (Казахстан) – (Россия, Украина и Центральная Европа).

Все коридоры имеют важное значение для международных/внутренних маршрутов. Коридор RL2, Андижан-Ташкент, функционирует ниже своей пропускной способности по причине необходимости разрешения вопросов пересечения границ и высоких транзитных тарифов, установленных Таджикистаном. В рамках Государственной стратегии необходимо предусмотреть строительство объездных путей, позволяющих избежать транзитное пересечение, либо переориентировать потоки по направлению к существующим маршрутам, несмотря на то, что расстояние от пункта отправления до пункта назначения будет увеличено.

Основной международный/транзитный маршрут - Север-Юг: коридор RL1. По направлению к югу, наибольшее количество транзитных потоков образуются в Казахстане (89%) и центральной части России (10%), к северу – большой поток транзитных грузов проходит по направлению к Казахстану (74%) и Кыргызской Республике (25%). RL1 также играет важную роль в торговой деятельности Узбекистана, будучи наиболее значимым маршрутом в северном направлении к России, а также к основным торговым партнерам; к югу – (железнодорожные соединения к Персидскому заливу через Иран – Туркменистан) используется для экспорта хлопка в Бандер-Аббас, пересекая Серакс и Поти, через Туркменбаши (Транскаспийская железная дорога). Транзит через казахстанский анклав близ Ташкента избегается и переориентирован на другой (более протяженный) маршрут через Хаваст.

Коридор RL2 – важная внутренняя линия, также используемая для международного транзитного движения по направлению к / и обратно из Ошской и Ленинабадской областей в северной части Таджикистана: транзитные грузовые объемы невысоки, здесь имеются только небольшие объемы для района вокруг г.Ош. Однако данный маршрут очень важен для перевозок импортной/экспортной продукции из/в Ферганскую долину и для промышленного объекта «УзДэу», расположенного близ г.Андижан, соединяющий его с бывшей материнской компанией в Корею.

Коридор RL3 соединяет с Афганистаном. В связи с проблематичной обстановкой в Афганистане, а также вследствие снижения потребности в строительных материалах из Казахстана, России, Беларуси и Кыргызстана, дорожные потоки существенным образом «отхлынули» с данного маршрута за последние годы. Данный маршрут пересекает Туркменистан, транзит через который позволит избежать открытая железнодорожная линия «Ташгузар – Бойсун – Кумкурган», открытая в сентябре

2007г. Данная линия и запланированное восстановление линии «Мароканд - Карши» будут способствовать росту транзитных перевозок и предоставит привлекательный маршрут для грузоперевозок из Афганистана по его северной и западной оси, России, Украины и Западного Казахстана. Общий сводный показатель потоков южного направления – 42 миллиона тонн, но большее количество будет проходить через Туркменистан в Серахс и далее, пересекая коридор RL1, и только 20% по коридору RL3.

Коридор RL4 – основной маршрут к южной части России и Восточной Европе через Астрахань. Коридор важен для Узбекистана, Туркменистана и Таджикистана в их торговых отношениях с Россией, хотя RL1 – все же является маршрутом первостепенной важности. Отрезок Навои – Учкудук – Султануиздаг – Нукус был сформирован в 2004г. во избежание необходимости транзитного пересечения по территории Туркменистана.

- Кунград - Бейнеу – ж/д линия Актау – единственное прямое соединение Центральной Азии с Европой
- Ташкент - Алматы – Китай – железнодорожное соединение
- Планируется строительство новой железнодорожной линии (557 км) от Китая через Ферганскую долину и Кыргызстан (Андижан – Киши – Кашгар).

#### 2.4.3. Евразийские транспортные соединения

Вторая международная Евразийская конференция по транспорту (источник: ОБСЕ), проведенная в 2001г. в Санкт-Петербурге, выявила нижеследующие 4 евразийские наземные транспортные коридора, представленные на упомянутой конференции ЕЭК ООН и ЭСКАТО ООН, как основообразующие элементы Евразийской наземной транспортной системы<sup>1</sup>:

##### **I. Транссибирский**

Европа – Российская Федерация – Корейский полуостров - Япония, с двумя ответвлениями из России по направлению к:

Казахстану - Китаю;

Монголии - Китаю.

##### **II. ТРАСЕКА**

Восточная Европа – через Черное море – Кавказ – через Каспийское море – Центральную Азию.

##### **III. Южный**

Юго-восточная Европа – Турция – Исламская Республика Иран с двумя ответвлениями к: Центральной Азии - Китаю, и Южной Азии – Юго-Восточной Азии/Южному Китаю.

##### **IV. Север-Юг**

Северная Европа – Российская Федерация, с двумя ответвлениями: Кавказ – Персидский залив, и Центральная Азия – Персидский залив.

---

<sup>1</sup> UNECE, TRANS/WP.5/2001/14

**Транссибирский** коридор – это соединительное звено между европейскими странами и странами азиатско-тихоокеанского региона. В 2000г. по данному железнодорожному коридору было перевезено 98 000 (20 футовых) контейнеров. В первом квартале 2003г. объем контейнерных перевозок возрос на 75% по сравнению с тем же периодом 2002 года. Коридор стал играть важную роль, будучи оснащенным двойной колеей, полностью электрифицированным и простирающимся на 10 000 км. Техническая способность коридора позволяет провозить по нему до 100 миллионов тонн грузов и до 140 000 20-футовых контейнеров в год. Инфраструктура коридора постоянно модернизируется и существенно улучшается, что позволяет воздвигать порты и железнодорожные станции на границах между Российской Федерацией и Монголией, затем и Кореей. В целях дальнейшего развития и повышения КПД данного транспортного соединения в 1993 году был учрежден Международный координационный совет по транссибирским перевозкам. Основной задачей данного Совета является повышение уровня конкурентоспособности транссибирского железнодорожного коридора путем обеспечения стабильности, конкурентного транзитного следования, безопасности грузов, гибких тарифов и т.д.

Хотя большинство из грузов на дальние расстояния перевозятся вдоль коридора железнодорожным транспортом, уже на протяжении определенного периода времени осуществляется реконструкция и его автомобильной дороги. В 2000-2001гг. работа по реконструкции автомобильной дороги выполнялась Российской Федерацией и финансировалась одновременно из национального бюджета и из бюджета Всемирного банка.

**Программа ТРАСЕКА<sup>2</sup>** (Транспортный коридор Европа-Кавказ-Азия) была инициирована Европейским Союзом более 10 лет назад, как альтернативный маршрут к существующим транспортным коридорам, и является катализатором по отношению к транспортной инфраструктуре и экономическому развитию вовлеченных стран. Программа соответствует целям глобальной стратегии Европейского Союза в странах-участницах программы (Афганистан, Армения, Азербайджан, Болгария, Грузия, Казахстан, Кыргызстан, Молдова, Монголия, Румыния, Таджикистан, Туркменистан, Турция, Узбекистан и Украина), и направлена на оказание содействия в устойчивом политическом и экономическом развитии, продвижении регионального сотрудничества и оптимальной интеграции международного транспортного коридора Европа-Кавказ-Азия (ТРАСЕКА) с Трансъевропейскими сетями (TEN).

Страны, расположенные вдоль данного коридора, придают высокую степень важности данной стратегии, изложенной в контексте установления транспортных Евразийских соединений, и принимают все это как дополнение к улучшению торговых взаимоотношений между самими странами и Дальним Востоком, с возможным восстановлением Великого шелкового пути, как главного торгового коридора, каковым он являлся в прошлом. По окончательной комплектации коридора ТРАСЕКА от Великого шелкового пути до Китайского порта «Lianyungang», расположенного на побережье Желтого моря, будет простираться

<sup>2</sup> <http://www.traceca-org.org/>.

непрерывная железнодорожная сеть, соединяющая с портами Поти и Батуми (Черное море) и далее со странами Европы. Так называемая «транспортная дельта», как предполагается, будет сформирована на побережье Грузии в Черном море с паромным сообщением до портов Супса, Кулеви, Анаклиа, Очамчира и Сухуми, соединяющая страны СНГ напрямую с трансъевроазиатской инфраструктурой. В целях ускорения взаимосотрудничества страны-участницы программы ТРАСЕКА создали Межправительственную комиссию (МПК), в состав которой входят представители государственных структур стран на высшем уровне, обладающие полномочиями принятия решений. Встречи МПК проходят на регулярной основе не реже одного раза в год. В рамках МПК также был образован Постоянный секретариат, который расположен в г.Баку, Азербайджан.

Южный коридор соединяет юго-восточную часть Европы через Турцию, Исламскую Республику Иран и через Центральную Азию с Китаем и Южной и Юго-восточной Азией. Детальный анализ потенциальных возможностей данного коридора можно найти в обзоре ЭСТАКО ООН «Развитие трансасиатских железных дорог в Южном коридоре Азиатско-Европейских маршрутов».

Коридор Север-Юг – наикратчайший путь, соединяющий Европу с Дальним и Ближним Востоком, Индийским океаном и Юго-Восточной Азией. Коридор простирается от портов Индии через Аравийское море к южному иранскому порту Бандер-Аббас, где далее грузы отправляются транзитом через водные пути Ирана и Каспийское море в Российскую Федерацию, точнее, сектор страны в Каспийском море. Далее, маршрут простирается через Волгу к странам Северной Европы. Восстановленный маршрут, по ожиданиям, предложит более скорые и менее дорогостоящие перевозки грузов из Южной Азии (через Суэцкий канал и Средиземное море) далее в Атлантическое и Северное моря и порты Балтики. Российские аналитики прогнозируют, что время в пути для транспортировки грузов по коридору Север-Юг будет сокращено на 10-20 дней и стоимость перевозки контейнера будет снижена на 400-500 долларов США. Открытость центральноазиатского региона и новых рынков в Индийском океане и Персидском заливе – очень важный момент, как для Европейского, так и для Азиатского континентов. Доступ к автодорожным и железнодорожным сетям Центральной Азии и Российской Федерации будет предоставлен по завершению строительства железнодорожной линии Астара – Казвин.

Среди других преимуществ, коридор Север-Юг - есть реальное наличие нескольких потенциальных пересечений с другими существующими коридорами на пространстве Центральная Азия – Европа, включая ТРАСЕКА, которые могут предоставить хорошую связь между грузовыми потоками Север-Юг и Восток-Запад.

**КАРТА 2. ЕВРО-АЗИАТСКИЕ НАЗЕМНЫЕ ТРАНСПОРТНЫЕ  
КОРИДОРЫ**

---

Евразийские коридоры, выявленные **ЕЭК ООН**

- Курган (Сибирь) – АКМОЛА (АСТАНА) (КАЗАХСТАН)
- АКТОБЕ - АСТАНА (КАЗАХСТАН)
- АКОБЕ - ДРУЖБА (КАЗАХСТАН – граница с КИТАЕМ)
- АКТОБЕ – Алматы – Ташкент- Самарканд- Бухара (УЗБЕКИСТАН) – Бейнеу (КАЗАХСТАН) – Атырау (КАЗАХСТАН) – Россия
- Алматы - Бишкек
- Ташкент - Термез
- Бухара - Туркменистан
- Термез – Душанбе

Магистральные железнодорожные станции транзита (смена или перегрузка) на Европейско-Азиатских коридорах (между СНГ – Европой и СНГ-Китаем, СНГ – Ираном).

- БРЕСТ, Беларусь – Польская граница
- Унгени, Молдова – Румынская граница
- САРАХС, Иран – Туркменская граница
- ДОСТЫК (ДРУЖБА) – Китайская граница
- ЧОП, Украина – Венгерская граница

Важные порты в Каспийском море

- Бандар Анзалл (Иран)
- Шахр (Иран)
- Туркменбаши (Туркменистан)
- Актау (Казахстан)
- Астрахань (Россия)
- Махачкала (Россия)

Важные порты для ЦА с доступом к океанскому транспорту

- Бандар Аббас (Иран)
- Бандар Хомейни (Иран)
- Китайские порты (например, Lianyungang)
- Владивосток (Россия)
- Балтийские порты
- Поти (Грузия)
- Мариуполь (Украина)
- Новороссийск (Россия)

## 2.5. Грузопотоки

Международные грузовые потоки могут классифицироваться на транзитные или те, где один пункт (отправления и назначения), либо оба пункта находятся в странах Центральной Азии (транспортный терминал, внутреннее движение, международный трафик) с разбивкой на пункты отправления/ назначения, виды товаров, способы транспортировки, типы объединения грузовых единиц.

Недостаток необходимых статистических данных был отмечен в исследовании **АБР** (Национальная транспортная стратегия Узбекистана).

Относительно Казахстана – существует несколько общих прогнозов по планированию транспортных потоков в отчете «Стратегия Республики Казахстан в период до 2015г.»: «...грузовые транспортные потоки в Казахстане будут значительно увеличены в 1,5 - 2 раза. Транзитный грузопоток через территорию Республики Казахстан, согласно прогнозам, увеличится с 9,364 млн. тн (в 2005г.) до 32, 2 млн.тн».

Соответствующие транспортные потребности были учтены посредством быстро создававшихся контейнерных терминалов на морском побережье Китая, и следовательно, Шанхай сразу же эволюционировал в один из наиболее важных портов мира. В 2005 году в порту Шанхай грузооборот контейнеров составил 18,1 млн. ДФЭ, тем самым увеличив свою пропускную способность на 24% в сравнении с показателями 2004г. Таким образом, интенсивный рост Китайской экономики, особенно восточных регионов страны, на сегодняшний день бросает вызов необходимости снабжения мировых рынков широким спектром товаров.

В 2003 году внешний оборот китайской торговой деятельности со странами ЕС составил 115 миллионов тонн, тогда как объем транзитных перевозок по территории Республики Казахстан в данном направлении составил только 3 млн.тн. Транзитное движение в разбивке по видам транспорта приведено в Таблице 3 ниже:

**ТАБЛИЦА 3. ТРАНЗИТ ГРУЗОВ В РАЗБИВКЕ ПО ВИДАМ ТРАНСПОРТА В КАЗАХСТАНЕ**

Вид транспорта	Транзит в 2005	Прогноз на 2015
Ж-д, млн тн	8.895	30.0
А/д, млн тн	0.350	3.0
Возд.тран-т, млн авиаланейро/км	84,7	342.5
Морской тр-т, млн.тн	0,150	2.5

В прикаспийском регионе Казахстана существует международный порт Актау. Планируемое развитие добывающей отрасли Западного Казахстана позволит повысить производство нефти к 2015 г. до 140 млн. тн в год, что в результате



повлияет на рост транспортировки нефти в порту Актау до 20 млн. тн в год. Все это вызовет потребность в усовершенствовании инфраструктуры и производственных мощностей порта, а также строительство нефтяных терминалов.

Наряду с проблемами, имеющими отношение к инфраструктуре, транзитные грузопотоки, проходящие через территорию Казахстана, сталкиваются с некоторыми препятствиями.

Наиболее серьезным препятствием является несанкционированные задержки и процедурно-административные осложнения в ходе проведения таможенного осмотра и пограничного контроля (чрезмерные и дублирующие друг друга процедуры в обоих пунктах общей границы, что может быть легко разрешимо введением процедуры-соглашения о принципе «единой остановки», признаваемой соседствующими между собой пограничными контрольными пунктами).

В Казахстане в 2006 году грузооборот, перевезенный железнодорожным транспортом, составил 19,2 млрд тн-км, 246,9 млн тн были транспортированы железной дорогой, 195 000 TEU – также железной дорогой (133 000 в 2002), 10,3 млн тн железнодорожным транспортом в транзитном сообщении (6,1 в 2002).

**ТАБЛИЦА 4. ОБЪЕМЫ ПЕРЕВОЗОК ГРУЗОВ И ГРУЗОБОРОТ ПО ВИДАМ ТРАНСПОРТА В КАЗАХСТАНЕ (МЛН ТН)**

Год	2000	2001	2002	2003	2004
Всеми видами транспорта	1293,1	1404,5	1531,1	1687,5	1840,5
Ж-д	171,8	183,8	178,7	202,7	215,6
А/д	982,0	1076,9	1219,3	1318,2	1444,8
Речной тр-т	0,45	0,5	0,5	0,5	0,7
Возд. тр-т	0,02	0,01	0,02	0,02	0,02
Трубопровод	138,8	143,3	132,6	166,1	179,4

**ТАБЛИЦА 5. ОБЪЕМЫ ПЕРЕВОЗОК ГРУЗОВ И ГРУЗОБОРОТ ПО ВИДАМ ТРАНСПОРТА В КАЗАХСТАНЕ (МЛРД ТН/КМ)**

Год	2000	2001	2002	2003	2004
Всеми видами	207,1	225,4	232,3	258,4	283,1
Ж-д	125,0	135,7	133,1	147,7	163,4
А/д	31,0	33,0	37,6	40,2	43,9
Речной тр-т	0,05	0,04	0,05	0,07	0,08
Возд. тр-т	0,1	0,04	0,05	0,09	0,07
Трубопровод	50,9	56,6	61,5	70,4	75,6

**ТАБЛИЦА 6. ОТДЕЛЬНЫЕ ВИДЫ ГРУЗОВ ОБЩЕГО НАЗНАЧЕНИЯ,  
ПЕРЕВЕЗЕННЫЕ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫМ ТРАНСПОРТОМ В  
КАЗАХСТАНЕ (МЛН ТН)**

Год	2000	2001	2002	2003	2004
Уголь	74,1	77,9	72,0	82,1	82,7
Кокс	0,2	0,3	0,2	0,4	0,5
Все грузы	17,7	19,8	18,7	19,2	20,2
Железная и марганцевая руда	19,2	18,5	18,7	22,7	24,9
Черные металлы	4,7	4,7	5,1	5,4	5,8
Хим. и минер-ные удобрения	0,8	1,4	1,8	2,0	2,6
Цемент	1,0	1,4	1,7	2,1	2,4
Лес	0,7	0,6	0,7	0,6	0,7
Зерно и мука	6,4	4,4	5,2	8,4	5,7

Можно увидеть, что автодорожный транспорт Казахстана на текущий момент удерживает самую высокую долю на рынке перевозок (78,5%) по сравнению с железнодорожным, имеющим 11,7%.

#### 2.5.1. Факторы, сдерживающие беспрепятственный торговый поток в странах Центральной Азии

Эксплуатация транспортных систем в сложных климатических условиях (горные регионы, степи) очень затратна. Вследствие, зачастую внутренние дороги технически не поддерживаются, хотя и выполняют жизненно важную функцию для населения страны, которое будет лишено возможности доступа к основным транспортным коридорам, необходимого для осуществления ежедневных торговых операций.

Пункты пересечения границ являются основной первопричиной высокого ценообразования и задержек в транспортировке международных грузов. Количество пунктов пересечения границы представляется фактором решающего значения для обоснования объемов торговых потоков: чем больше трансграничных пунктов, тем ниже уровень торговли. Таким образом, любая внутриконтинентальная страна по этой причине находится в невыгодном положении с географической точки зрения, так как обычно соотносится – особенно в случае с Центральной Азией – с показателем низкой удельной экономической составляющей, где на довольно дальние расстояния перевозятся малые объемы грузов, сопряженные с пересечением нескольких наземных границ.

Высокие транспортные затраты негативно влияют на торговые потоки, и внутриконтинентальные страны сталкиваются с высокими затратами в транспортной сфере, которые приводят к снижению экспортно-ориентированных объемов, подлежащих к транспортировке за пределы региона, низким доходам по экспортной продукции, нехватке конвертируемой иностранной валюты,

необходимой для приобретения современного оборудования, что в конечном итоге, как ловушка, приводит к низким финансовым прибылям.

Фактически, недостаточный функциональный уровень процедур пограничного контроля имеет влияние как на торговлю, так на обеспечение безопасности: (коррупция, нехватка коммуникаций и координации, неприемлемое состояние оборудования и недостаточный уровень компьютеризации, недостаточно гармонизированные стандарты).

Ограниченная степень территориального доступа к морю (внутриконтинентальные страны), отдаленность и изоляция от мировых рынков, а также затраты транзитных потоков продолжают чинить серьезные препятствия на пути к комплексному социально-экономическому развитию внутриконтинентальных развивающихся стран. Объемы морских торговых операций данных государств зависят от их транзитной способности пересекать другие страны. Дополнительные пункты пересечения границ и дальние расстояния от рынка ощутимо повышают конечную стоимость транспортных услуг.

## **2.6. Международные тенденции в сфере логистики и мультимодального транспорта**

Развитие интермодального (контейнерного) транспорта набирает рост во всем мире. Интермодальность находится в стадии своего раннего развития в регионе Центральной Азии. В целях полномасштабного развития транзитного потенциала региона и регулирования изменяющегося спроса, необходимо заполнить отсутствующие соединения и ввести современные логистические концепции и технологии, включая растущее применение ИКТ.

- **Глобализация экономик и торговли**

За последние десять лет члены ЭСКАТО ООН получили значительные выгоды от процесса глобализации. Как примеры Китая и Индии (где показатели роста устойчиво превышают 8% и 5% соответственно) часто приводятся, так и Республика Корея, Сингапур, Таиланд и все чаще Российская Федерация и Республика Казахстан тоже преуспели в этом.

Более детальное изучение процесса регионального развития, однако, выявляет то, что в целом, больше всего выигрывают прибрежные регионы, тогда как уровни развития таких регионов, которые отдалены от побережья, имеют нестабильный и меняющийся характер. На данный процесс влияют многие факторы, включая повышенные затраты по доступу на международные рынки, а также текущие практики ведения бизнеса, не обладающие адекватными связями, что зачастую делает внутренне расположенные участки менее конкурентоспособными.

Исторически, экономический рост и торговля в странах централизовались вокруг морских портов. Благодаря такому росту торговли, появляются два привлекательных фактора: производство и предложение сопутствующих видов услуг, которые в свою очередь далее также влияют на рост и инвестирование

капитала.

С вступлением в силу Межправительственного соглашения по сети азиатских автомагистралей и трансасиатской сети железных дорог, Азия существенно преуспела в создании новых возможностей от выгодного расширения процесса глобализации на внутрирасположенных участках и распространения на разные слои населения в большем охвате.

- **Вовлечение сухих портов в процесс глобализации**

Согласно информации ЭСКАТО ООН, образование сухих портов позволило бы грузоотправителям осуществлять консолидацию и распределение грузов, а также экспорт/импортные процедуры на участках, расположенных внутри региона, которые находятся в кратчайшей близрасположенности от производств (заводов и фабрик). Возможность оформления необходимой документации и процедур на базе данных мощностей могла бы сократить степень напряженности и количество задержек на пограничных переходах и портах, тем самым сокращая стоимость данных услуг для экспортеров и импортеров. Это особенно важно для внутриконтинентальных стран и соответствует целям Алматинской программы действий.

Развитие сети сухих портов в виде загрузочных центров имеет потенциал стимулирования роста транспортных перевозок скорее по железным дорогам, чем по автомобильным, что имеет существенные преимущества с природоохранной точки зрения. Расширенный охват трансасиатских железных дорог и азиатских автомагистральных сетей по всему региону ЭСКАТО ООН указывает на то, что они могут предоставить полезный «стартовый трамплин» для серьезного рассмотрения вопроса создания сухих портов. Например, Межправительственное соглашение по сети трансасиатских железных дорог, принятое на 62 сессии ЭСКАТО ООН в апреле 2006г., определяет станции, располагающие контейнерными терминалами, которые способны обрабатывать контейнеры по стандартам ISO, по крайней мере, длиной в 120-футов.

## **2.7. Основные действующие лица**

Основными действующими лицами в сфере грузовых перевозок являются различные транспортные операторы, а также государственные органы, грузовые экспедиторы и грузоотправители; они перечислены ниже:

Казахстан:

- Министерство транспорта и коммуникаций
- КАЗАТО (Союз международных автодорожных перевозчиков Республики Казахстан) (г-н Т.Каплан, Алматы)
- КАЗАХСТАН ТЕМИР ЖОЛЫ (Управление Железных дорог Казахстана)
- КАЗТРАНС СЕРВИС (оператор контейнерного парка), дочернее предприятие Казахстанских железных дорог

## P2706 ЦЕНТРАЛЬНАЯ АЗИЯ. ОТЧЕТ О ЛОГИСТИЧЕСКИХ ЦЕНТРАХ

- КАЗТЕМИРТРАНС (провайдер подвижного состава, экспедиторская компания), дочернее предприятие Казахстанских железных дорог
- АССОЦИАЦИЯ ГРУЗОВЫХ ЭКСПЕДИТОРОВ КАЗАХСТАНА (АНЕК) (Илья Сегал)
- ТранссибирЭкспрессСервис
- «ДАМУ» - разработчик ЛЦ в Алматы, Астана, Актобе
- «АСТАНА КОНТРАКТ» - разработчик / оператор ЛЦ

Три государственных предприятия вовлечены в сферы железнодорожного транспорта, контейнерных операций, управления терминалами:

**КАЗТРАНС Сервис:** госпредприятие – оператор и собственник контейнеров в Казахстане, также предлагает содействие в оформлении документов. Не является частью железных дорог

**КЕДЕНТРАНС Сервис:** госпредприятие. Имеет свои терминалы, краны, осуществляет загрузку вагонов, выполняет все функции по приему и выдаче контейнеров (взвешивание, пломбирование, проверка и т.д).

**КАЗАХСТАН ТЕМИР ЖОЛЫ:** Казахстанские железные дороги

Из статистического ежегодника Казахстана получены нижеследующие данные:

В Казахстане по состоянию на конец 2005 года существовало 4 транспортные организации и 877 других наземных транспортных предприятий, которыми в 2004г. осуществлена перевозка 1840,5 млн.тн грузов (из них, 215 млн тн железной дорогой, 1444 млн. тн – автомобильным транспортом). Очевидно, что автомобильный транспорт Казахстана занимает на рынке на сегодняшний день преобладающую долю (78,5%), тогда как железнодорожный – 11,7%.

### Кыргызстан:

- Министерство транспорта и коммуникаций
- Ассоциация экспедиторов Кыргызстана
- Ассоциация автомобильных перевозчиков Кыргызстана
- Управление железных дорог

### Таджикистан:

- Министерство транспорта
- Ассоциация экспедиторов Таджикистана
- Ассоциация автомобильных перевозчиков Таджикистана (АББАТ)
- Управление железных дорог

### Узбекистан:

- Азиатский Банк Развития (АБР)
- Узбекское агентство автомобильного и речного транспорта
- Ассоциация международных автомобильных перевозчиков Узбекистана (включает в свой состав 26 компаний-участниц)
- Ассоциация международных экспедиторов Узбекистана (АМЭУз) (г-н

Хаким Матчанов)

- Узвнештранс
- Узтемирйулконтейнер – акционерная компания-оператор контейнерного парка Узбекских железных дорог. Предлагает услуги:
  - перевозки любых грузов (экспортных, импортных, транзитных).
  - Консалтинг по вопросам организации перевозок.
  - Разработка оптимальных схем перевозки грузов.
  - Регистрация перевозок и оплаты по всему маршруту следования.
  - Оказание услуг по отправке грузов / контейнеров с гуманитарными грузами и грузами коммерческого назначения через пограничные пункты Галаба и Хайратон.
  - Автомобильная доставка крупнотоннажных контейнеров из контейнерного терминала Термеза до городов Герат, Кабул, Мазари-шариф, Хайратон и осуществление процедур таможенной очистки.
  - Обработка грузов на мощностях контейнерного терминала во всех регионах Республики Узбекистан.
  - Таможенная очистка, включая транзитных грузов, предоставление услуг хранения на таможенных складах.
  - Перевозка экспортных и импортных, а также транзитных грузов в крупнотоннажных контейнерах международного стандарта.
  - Сеть представительств:
    - Ташкентская ветвь : г.Ташкент
    - Бухарская ветвь: г.Бухара
    - Ферганская ветвь: г.Коканд
    - Кашкадарьинская ветвь: г.Карши
    - Термезская ветвь: г.Термез
    - Нукуская ветвь: г.Нукус

### **2.7.1. Позиции и стратегии Правительств**

Национальная стратегия для ЛЦ-ров, существование соответствующего и четкого законодательства (включая критерии по выбору месторасположения участка), наличие средств в гос.бюджете и положения по частному финансированию – важные аспекты, выполнение которых государству следует обеспечить.

Наличие сети мультимодальных логистических центров (ЛЦ) **признается** Правительствами, грузовыми экспедиторами и грузовыми операторами **необходимым**. КАЗАХСТАН и УЗБЕКИСТАН – как самые крупные страны ЦА – придают особое значение развитию мультимодальных терминалов, ЛЦ-ров. Прорабатываются два типа ЛЦ-ров (для целей городской логистики близ крупных городов с хорошим доступом к железнодорожным и автомагистральным сетям, а также для транзитных торговых потоков на пересечении международных коридоров, близ портов, пограничных переходов, железнодорожных хабов, и т.д.).

## Государственная политика и стратегии международных/ региональных организаций

### Казахстан

Государственная политика Казахстана в отношении аспекта Логистических центров отражена в «Транспортной стратегии Республики Казахстан в период до 2015г.», и одобрена в 2006г., в которой отмечено нижеследующее:

«Существует необходимость развивать работу по формированию сети транзитных маршрутов по всему пространству нашей страны. Особенный приоритет будет отдан аспекту создания современных хабов – высокопроизводительных транспортных центров, что позволит соединить между собой не только города и населенные пункты внутри республики, но и крупнейшие города мира».

Приоритетным региональным развитием сети железнодорожного транспорта считаются направления: Север-Юг (Россия - Центральная Азия) и Восток-Запад (Юго-восточная Азия – Китай – Европа)».

Будут рассмотрены новые железнодорожные соединения:

- отрезок Бейнеу – станция Шалкар;
- отрезок Хоргос - Сарыузек;
- отрезок Жезказган – станция Саксаул;
- отрезок станция Шар – Усть-Каменогорск.

Особое внимание в процессе осуществления международных перевозок вдоль трансазиатской железной дороги уделяется развитию станции Достык в казахско-китайской пограничной зоне.

В целях повышения уровня и эффективного использования транзитного потенциала Республики Казахстан национальные логистические хабы будут организованы в городах и пунктах:

- Астана,
- Алматы,
- Актау,
- станция Достык
- и других индустриально развитых регионах Казахстана.

Ключевыми целями развития автодорожной инфраструктуры являются:

Полное восстановление шести основных международных транзитных коридоров:

- Ташкент – Шымкент – Тараз – Алматы - Хоргос;
- Шымкент - Кызылорда – Актобе – Уральск - Самара;
- Алматы – Караганда – Астана - Петропавловск;
- Астрахань – Атырау – Актау – граница с Туркменистаном;
- Омск – Павлодар – Семипалатинск - Майкапчагай;
- Астана – Кустанай – Челябинск – Екатеринбург.

Казахстанский профиль, Министерство индустрии Казахстана

Как показывает международный опыт, все торгово-экономические зоны и транспортно-логистические центры (далее – ТЦЛ), главным образом, функционируют вдоль морского побережья, и находятся в основных портах или рядом с ними. Основная деятельность таких зон связана со складированием и экспортом грузов, предоставляется освобождение от экспортных и импортных пошлин. Товар может быть ввезен на территорию торгово-экономических зон, там переработан и реэкспортирован из государства беспошлинно.

В Казахстане в настоящее время подобные зоны не функционируют, однако, имеется опыт по созданию специальных экономических и индустриальных зон в соответствии с действующим законодательством.

Специальная экономическая зона – ограниченная территория Республики Казахстан с точно обозначенными границами, на которой создаются благоприятные условия для осуществления приоритетных видов деятельности.

В целях развития транзитного потенциала, приграничного торгово-экономического сотрудничества, реализация прорывных проектов и развития туризма, созданы СЭЗ «Астана - новый город», «Парк информационных технологий», «Морской порт «Актау», «Онтустік», «Национальный индустриальный нефтехимический технопарк» и «Бурабай».

В настоящее время для развития взаимовыгодного сотрудничества между Казахстаном, Российской Федерацией и Китайской Народной Республикой ведется работа по созданию и развитию СЭЗ «Западные ворота Казахстана» (РФ), «Тобыл» (РФ), «Достык» (КНР) и «Хоргос – Восточные ворота» (КНР).

На территориях вышеназванных СЭЗ планируется размещение ТЛЦ, обеспечивающих разгрузку, временное хранение и погрузку транзитных грузов и сырья, а также производство и переработку товаров в промышленных комплексах.

Следует отметить, что на основании предложений местных исполнительных органов, ассоциаций и союзов предпринимателей, был утвержден перечень индустриальных зон, которые будут сформированы с участием государства (постановление Правительства Республики Казахстан от 28 декабря 2007г. №1331). На сегодняшний день начато строительство Индустриального парка в Карагандинской области.

Индустриальная зона – земля несельскохозяйственного назначения, обеспеченная коммуникациями, предоставляемая государством субъектам частного предпринимательства для размещения и эксплуатации объектов промышленности.

Основной идеей использования индустриальных зон в качестве элементов инфраструктуры является создание предпосылок для организации новых



промышленных производств в определенном регионе.

Привлекательность специальных экономических зон заключается в предоставлении налоговых и таможенных льгот и обеспечении необходимыми инфраструктурными ресурсами за счет средств республиканского бюджета, индустриальных зон для инвесторов заключается в концентрации производств одной направленности, экономии средств на подведение инфраструктуры, уменьшение сроков ввода в эксплуатацию новых производств.

Отсюда следует, что создание торгово-экономических зон, а также существующие и создаваемые специальные экономические зоны, индустриальные зоны, торгово-логистические и транспортно-логистические центры всецело направлены на создание эффективной торговой, логистической, промышленной и транспортной инфраструктуры, которые начнут развивать транзитный потенциал республики, обеспечат потребность экономики и населения в качественных услугах.

В порядке информации – в торгово-экономических зонах, торгово-логистических и транспортно-логистических центрах, возможно, согласно закону Республики Казахстан «Об инвестициях», применить инвестиционные и преференциальные льготы, при этом, другие льготы не предусмотрены.

Кроме того, Министерством планируется создать ТЛЦ в районе КПП «Таскала» вместо Международного центра приграничного сотрудничества «Таскала – Озинки» в Западно-казахстанской области.

В международной практике ТЛЦ создают возможность для контейнеровладельцев и их грузовых партнеров получить все виды услуг в едином территориальном пространстве в течение минимального периода времени и минимизировать транспортные расходы по контейнерам, создавая условия для наиболее эффективного использования ресурсов в пределах единого комплекса.

Данный вопрос для рассмотрения направлен в Акимат Западно-казахстанской области и «Национальной компании «Социально-предпринимательская корпорация «Батыс».

#### Министерство транспорта

Развитие транспортно-логистических центров (далее – ТЛЦ) осуществляется в соответствии с Планом по созданию и развитию пилотного кластера «Транспортная логистика», утвержденного постановлением Правительства Республики Казахстан от 25 июня 2005 года № 633 «Об утверждении планов по созданию и развитию пилотных кластеров в приоритетных секторах экономики».

В сентябре 2007 года введен в эксплуатацию ТЛЦ АО «Астана-Контракт» в г. Алматы, соответствующий международным стандартам. ТЛЦ размещен в районе

## P2706 ЦЕНТРАЛЬНАЯ АЗИЯ. ОТЧЕТ О ЛОГИСТИЧЕСКИХ ЦЕНТРАХ

железнодорожной станции Алматы-1, оборудован телекоммуникационным и грузоперерабатывающим оборудованием, а также информационно-технологическим обеспечением процесса перевозки грузов с предоставлением широкого перечня услуг, производственной мощностью по переработке до 80 тыс. контейнеров в год.

В 2007 году данным АО «Астана-Контракт» было обработано 47 697 контейнеров, что на 57 % больше, чем в 2006 году.

В рамках 5-летних планов развития группы компаний АО «Астана-Контракт» и ТОО «Paragon Development» запланировано создание разветвленной транспортно-логистической сети в Казахстане, включая города Алматы, Астана, Караганда, Шымкент, Актобе (Кандыгааш), станцию Достык, Хоргос, Актау.

В 2008 году АО «Астана-Контракт» начнет строительство ТЛЦ в городе Астане и на международном переходе Достык.

Еще одним из частных инвестиционных проектов создания ТЛЦ стал центр, принадлежащий ТОО «Карго Контрол Казахстан», расположенный на станции Манкент Южно-Казахстанской области. Цель ТЛЦ – обеспечение транспортировки хлопковой продукции с одновременной погрузкой и выгрузкой железнодорожных вагонов, автомобилей и различных контейнеров.

Акиматом Мангистауской области в рамках СЭЗ «Морпорт Актау» ведутся работы по созданию ТЛЦ. В настоящее время с корпорацией «Цесна» заключен договор аренды земли под строительство инфраструктурных объектов ТЛЦ.

По информации акимата Алматинской области в поселках Первомайский и Отеген Батыра Илийского района созданы грузовые терминалы.

Акиматом Актюбинской области прорабатывается вопрос создания Международного центра приграничного сотрудничества на казахстанско-российской границе на условиях СЭЗ, в рамках которой планируется создание ТЛЦ соответствующего международным стандартам.

В 2008 году группой компаний «Аманат-инвест» будет завершено строительство и введены в эксплуатацию индустриально-логистические центры «Даму» в городах Астана, Алматы и Актобе. Совместно с АО «Национальная Компания «Қазақстан Темір Жолы» прорабатывается вопрос создания регионального ТЛЦ на железнодорожном узле – станции Жем в районе основных нефтяных месторождений региона.

В городе Астане в рамках Индустриального парка ТОО «Apple City LLC» ведет работу по созданию ТЛЦ по технологии компании «Maers Logistic». Под ТЛЦ отведен земельный участок площадью 20 га, осуществляется разработка эскизного и рабочего проектов, подготовка технических условий на подключение к инженерным сетям.

Компания «Synergy Cargo» планирует строительство ТЛЦ «Synergy Астана» класса А площадью 2 га северо-западнее поселка Ондирис (г. Астана).

В рамках Программы дальнейшего развития МЦПС «Хоргос» на 2007-2011 годы в Панфиловском районе Алматинской области предполагается создание приграничной торгово-экономической зоны «Хоргос-Восточные ворота». Главным и системообразующим элементом зоны является сухой порт международного значения, в том числе и ТЛЦ, обслуживающий международные контейнерные перевозки.

В развитии транзитного потенциала особое внимание уделено реализации проекта по реконструкции автотранспортного коридора в направлении Западная Европа - Западный Китай, который является наиболее кратчайшим и обеспечивает транспортную связь стран Центральной Азии с Европой, а также выход из Китая и стран Юго-Восточной Азии в западные регионы России и далее в Европу. Основу маршрута составляют транзитные коридоры «Самара-Шымкент» и «Ташкент-Шымкент-Алматы-Хоргос». Проект планируется реализовать к 2012 году. В техническом задании на разработку ТЭО данного проекта предусмотрены вопросы по формированию ТЛЦ в зависимости от размещения перспективных производственных предприятий и зарождения транзитных грузопотоков.

В рамках разработанного ТЭО проекта реконструкции международного транзитного коридора Западная Европа-Западный Китай предложена схема развития транспортно-логистической системы вдоль данного коридора, которая включает в себя создание 4 международных и 12 региональных ТЛЦ.

Реализация подобных проектов позволит переориентировать часть китайского грузопотока с морского транспорта на автомобильный, при этом сократится время доставки грузов, что позволит создать благоприятные условия для привлечения транспортных потоков из стран Центральной Азии.

В соответствии с договором аренды №2101-АО/КТС/62-А от 27 декабря 2007 года между АО «НК «Қазақстан темір жолы» и АО «Казтранссервис» на балансе АО «Казтранссервис» по станции Достык имеется перегрузочное место закрытого типа № 4, с двумя подъездными железнодорожными путями широкой и узкой колеи и двумя козловыми кранами грузоподъемностью 30 тонн каждый. Данное перегрузочное место обеспечивает услуги по терминальной обработке грузов, на площади 1,01 га. Расчётная мощность перегрузочного места закрытого типа № 4, 250 единиц контейнеров в сутки, на данный момент перегружается 176 единиц контейнеров в сутки.

### **Узбекистан**

В отчете Национальной транспортной стратегии Узбекистана (осуществленной при поддержке АБР) отмечено нижеследующее:

Развитие логистических центров является государственным приоритетом. Были подготовлены ТЭО, но терминалы не усовершенствованы, в основном, по причине проблем с финансированием. Принимая во внимание то, что основные экспортные потоки проходят через железнодорожные станции Келес,

Каракалпакия и Ходжадавлет, имеет смысл рассматривать создание логистических центров на базе нижеследующих станций:

- Чукурсай – для пограничного Келеса;
- Бухара – для пограничных Каракалпакии и Ходжидавлета;
- Андижан – мультимодальные перевозки на отрезке Андижан – Ош - Иркештам;
- Термез – трансфганский коридор.

Однако, в целях выработки единого согласованного решения по вопросам создания логистических центров, необходимо предварительно изучить текущую ситуацию и выполнить соответствующий глубокий анализ.

Бухарский центр консолидации хлопка и интермодальный терминал «Чукурсай» - находятся на стадии эмбрионального развития логистического центра в современном понимании. В прошлом данный объект (Бухарский терминал) проектировался в рамках Программы ТРАСЕКА и консорциума PADECO/IKS TA4659 и отражен в Стратегии транспортного сектора как логистический центр (Заключительный отчет-2006), но был переориентирован на целевой хлопковый терминал.

#### Информация МВЭСИиТ Республики Узбекистан

Правительство Республики Узбекистан уделяет большое внимание аспектам развития транспорто-коммуникационного сектора, включая открытие новых транспортных коридоров и соединений, увеличение грузопотоков и экспорто-ориентированной продукции, совершенствование транзитного потенциала страны. Все эти упомянутые цели подтверждают высокую степень приоритизации вопроса создания современных логистических центров (хабов), которые целевым способом способствовали бы обработке увеличивающихся торговых объемов между Европой и Азией.

Узбекистан обладает сильным транзитным потенциалом, что позволяет достичь высоких показателей в деятельности экспедиторских компаний, пользующихся спросом в стране. Таким образом, в Республике рационализируется и гармонизируется соответствующая национальная правовая база, наблюдаются довольно высокие и стабильные показатели роста, к примеру:

За первый квартал 2008г. показатель экономического развития превысил тот же показатель за прошлый год на 8,1%; рост промышленности достиг 10,6%. Основные показатели социально-экономического развития Узбекистана (по сравнению с прошлым годом) представлены нижеследующим образом:

ВВП	108,1%
Промышленно-производственные объемы	110,6 %
Объемы внешней торговли	140% (годовой показатель)
Производство сельхозпродукции	104,8%
Капиталовложения	141,0%
Производство ТНП	117,2%

Правительство Узбекистана особо подчеркивает важность развития экспорто-ориентированных производственных мощностей и придает ему статус приоритета. Также для страны немаловажен фактор наличия высокотехнологичного и инновационного оборудования/методик по обработке грузов. На текущий момент времени основной фокус государства направлен на усовершенствование химикопроизводственной, инжиниринговой, авиационной сфер, а также сельского хозяйства и промышленности. 25% от общего экспортного объема составляют оборудование, тракторы, насосно-гидравлические системы.

Каждый год в республике выращивается до 10 миллионов тон сельскохозяйственной продукции, 700 тысяч из которой экспортируется и 12% консервируется, оставшаяся часть портится. Это очень неутешительная ситуация, которую необходимо решать как можно быстрее. Все сказанное выше служит **причиной, объясняющей необходимость** создания современных логистических центров **на наиболее возможно раннем этапе** в Узбекистане.

Принимая во внимание тот факт, что значительная часть экспорто-ориентированной продукции направляется на узловые станции Келес, Каракалпакия и Ходжадавлет, размещение ЛЦ на станции Чукурсай (грузовые потоки по направлению к Келесу), Бухара (грузовые потоки по направлению к Каракалпакии и Ходжидавлета), Андижан (мультимодальный транспорт на маршруте Андижан – Ош – Иркештам, находящийся на отрезке трансафганского транспортного коридора) может рассматриваться как наиболее рациональное. Кроме того, существуют около 20 хлопковых терминалов, функционирующих в стране, которые расположены на железнодорожных станциях (в 2005г. на терминалах осуществлена загрузка около 18 тыс. вагонов хлопковолокна на экспорт).

Министерство внешних экономических связей, инвестиции и торговли – уполномоченный государством орган, разрабатывающий концепцию развития сети логистических центров, основной фокус которой должен охватывать нижеследующие положения:

- Четкое формулирование функций сети транспортной логистики, предоставляя тем самым экспорто-ориентированные грузовые потоки, по прогнозам, на период ближайших 10-15 лет;
- Осуществление соответствующих предпроектных исследований и ТЭО, выявляя механизмы их внедрения;
- Гармонизацию соответствующей правовой базы;
- Идентификацию рационального обоснования и обеспечение инвестиционной привлекательности проектов;
- Идентификацию финансовых источников для проведения фаз предпроектных исследований и внедрения.

Крупнейший южнокорейский авиаперевозчик "Korean Air" и национальный перевозчик "Uzbekiston Havо Yullary" подписали меморандум о сотрудничестве. Данный документ предполагает расширение партнерских рамок до уровня совместного

исследования новых рынков, развитие логистической инфраструктуры Узбекистана, обмен знаниями в сфере гражданской авиации, повышение квалификационного уровня персонала.

Обе стороны достигли согласия по строительству крупнейшего логистического центра на базе аэропорта Навои.

Как заявил г-н Насреддин Наджимов, первый заместитель министра внешних экономических связей, инвестиций и торговли, окончательные решения по данному аспекту на правительственном уровне двух стран будут приняты в ближайшем будущем. Однако, сейчас уже становится ясным, что Корейская компания будет определена как основной оператор логистического центра в г.Навои. Это довольно комплексный проект и основным требованием является осуществление предварительного исследования рынка, потребностей страны и мониторинга. Только при условии, что будет представлено зрелое ТЭО, реально начинать проект. Правительство должно выбрать подходящего консультанта для осуществления расчета строительных работ логистического центра и вывести показатель инвестиционных фондов, необходимых для финансирования данного проекта. Многие хорошо известные авиакомпании проявили интерес к проекту, среди них SAS и Middle East. В соответствии с предварительным соглашением авиалайнеры Korean Air будут осуществлять транзитные перелеты, связывающие корейский аэропорт "Inchkhon" и узбекский "Навои".

Другим аспектом, имеющим отношение к Правительственному уровню стран Центральной Азии, является то, что страны не удовлетворены объемами грузооборота внутри региона. В целях разрешения данной проблемы, Президенты Узбекистана и Казахстана приняли решение о создании рабочей группы, целью которой является исследование возможностей создания свободной экономической зоны. Контроль над деятельностью данной РГ будет осуществляться заместителями премьер министров обеих стран. Это подразумевает унификацию таможенных пошлин, создание различных преференционных условий, содействующих и улучшающих объемы грузооборота. Гос.органы не исключают следование принципу подхода Китая. Китайско-казахский центр пограничного сотрудничества функционирует с 2005 года. Это международный транспортный и торговый союз, который включает в себя так называемый сухой порт, административные, деловые, культурные под-центры и мотели. Также существуют выставочные площади, транспортный и логистический терминал, отделения банков и страховых компаний, представительские офисы торговых и туристических агентств. Аналогичный потенциал существует и в Казахско-Узбекском центре.

### **Кыргызстан**

В Кыргызской Республике логистических центров нет. Существуют только устаревшие железнодорожные терминалы и прецедент Свободной Экономической Зоны. Но развитие логистических центров рассматривается как приоритет особой важности. Предполагаемые месторасположения логистических центров - Бишкек и Ош; законодательные рамки касательно ЛЦ-ров и мультимодального транспорта еще не разработаны.

## **Таджикистан**

Предусматривается подготовка базиса для развития данного сектора и внимание обращено на то, что логистика – все еще в состоянии своего раннего развития в Таджикистане. Правительство придает особое значение вопросам содействия процессу создания логистических центров в Душанбе и других пунктах (Худжанд, Курган-Тюбе, Хорог). Все это будет осуществлено, если результаты выполненных исследований на предмет целесообразности и осуществимости докажут это.

## **Региональные организации**

### **ЕврАзЭС**

На текущий момент времени проект Соглашения о едином транспортном пространстве в странах Евразийского Экономического Сообщества (ЕврАзЭС) (в состав которого входят Белоруссия, Казахстан, Кыргызстан, Россия, Таджикистан и Узбекистан), принимаемый как дополнительный (второй) региональный регулятивный документ (после ОМС, который считается единственным региональным соглашением, подписанным на текущий момент времени), находится на рассмотрении в причастных министерствах и ведомствах. В соответствии с данным документом, развитие транзитного транспорта (железнодорожного, автодорожного, внутреннего водного и мультимодального) будет поддержано путем:

1. развития Евразийских транспортных инфраструктурных соединений, прежде всего, в направлении «Север-Юг» и «Восток-Запад»;
2. касательно железнодорожного / транзитного транспорта – путем увеличения количества контейнеров и прицепных ж/д составов, а также требуемого технического ремонта и тех.содержания; в дополнение к этому, посредством расширения способности соответствующих мощностей в морских портах;
3. касательно транзитного речного и морского транспорта в направлении бассейна Азовско-Черного и Балтийского морей - путем поэтапного обеспечения судов под эмблемой ЕврАзЭС, курсирующих на внутренних рейдах;
4. касательно транзитных воздушных пассажирских и грузовых перевозок – путем создания сети аэропортов, так называемых, хабов;
5. создания специализированных контейнерных терминалов;
6. создания звеньев целостной мультимодальной транспортно-логистической системы, служащих удовлетворению требований внешней торговли и транзитного транспорта.

Евразийское Экономическое Сообщество ставит перед собой следующие цели:

(а) упрощение и увеличение торгового оборота между странами-участницами, включая транзитные грузопотоки, тем самым повышая уровень экономической эффективности посредством развития торговли в виде растущих транспортных потоков среди стран-участниц на 4-5%; (б) расширения взаимного доступа перевозчиков и других транспортных, или имеющих к ним отношение, сервисных агентств на рынки стран-участниц. Вследствие улучшенных технических условий транспортной

## P2706 ЦЕНТРАЛЬНАЯ АЗИЯ. ОТЧЕТ О ЛОГИСТИЧЕСКИХ ЦЕНТРАХ

инфраструктуры, а также применения современных транспортно - логистических технологий, себестоимость международных грузовых и пассажирских перевозок снизится на 13-15%; (в) увеличение числа транспортных комплексов стран-участниц и их интеграция в мировую транспортную систему; (г) предоставление усовершенствованного и доступного транспорта; перспектив регионального развития, и т.д.

### Предлагаемые размещения сухих портов в Центральной Азии, согласно ЭСКАТО ООН

На карте ЭСКАТО показаны нижеследующие участки, определенные подходящими для Сухих портов:

<u>КАЗАХСТАН:</u>	Семей, Астана (в Китае близ границы с Достыком), Актобе, ЛЦ-ры также могут быть построены на базе 2 существующих морских портов Каспийского моря (а именно Актау, Атырау), Шымкент, Алматы, Кызылорда, Байконур, Абай, Тараз.
<u>УЗБЕКИСТАН:</u>	Ташкент, Бухара, Самарканд, Термез, Андижан
<u>ТАДЖИКИСТАН:</u>	Душанбе
<u>КЫРГЫЗСТАН:</u>	Бишкек



### **3. ОБЗОР И АНАЛИЗ СУЩЕСТВУЮЩИХ ИЛИ ПЛАНИРУЕМЫХ ГРУЗОВЫХ ТЕРМИНАЛОВ И ЛЦ-РОВ**

#### **3.1. Сбор данных - миссии и посещения производственных участков**

Целью миссий являлось посещение как можно большего количества грузовых терминалов для достижения понимания, что собой представляют операции грузообработки, а также оценка процесса усовершенствования и соответствия его условиям ЛЦ, встреча с разработчиками / операторами новых ЛЦ в целях сбора информации для определения потребностей. По причине ограниченного времени, был осуществлен отбор основных терминалов. Критериями отбора основных грузовых терминалов, или ЛЦ, для оценки (существующие или предлагаемые участки) являлись:

- а. Предложения со стороны правительств и других участников процесса и партнеров (экспедиторов, железнодорожных и автодорожных перевозчиков, данные отчетов международных организаций)
- б. Площадь, более 10 га
- в. Расположенность не далее, чем в 100 км от портов, и/или железнодорожных терминалов, и/или важных пограничных пунктов, и/или крупных городов, и/или свободных зон.

В сентябре 2007г странам-получателям проекта был отправлен вопросник через представителей проекта на местах. Отклик был незначительным.

26/9/07 была осуществлена поездка на участок железнодорожного терминала г.Астана. Далее в марте-апреле 2008г. экспертом осуществлены две миссии и посещения участков. В ходе осуществления миссии эксперт столкнулся с некоторыми проблемами:

- Вылет в Термез был отменен из-за нелетной погоды;
- Несостоявшаяся встреча с гос.представителями МТК в Астане;
- Посещение Достыка (Казахстан) было отменено вследствие неполученных разрешительных документов (необходимость получения административных полномочий)

Список проведенных встреч представлен в Приложении 3.

#### **3.2. Существующие оперативные режимы логистики и соответствующая инфраструктура**

До недавнего момента времени в регионе Центральной Азии не существовало современных Логистических центров, а только железнодорожные терминалы и трансграничные пункты пересечения. Если мы не будем принимать во внимание целевой хлопковый терминал в Бухаре, который хорошо организован и функционирует довольно эффективно, только с недавнего времени можно было наблюдать новые этапы развития в сфере ЛЦ, такие как создание «ДАМУ» и «АСТАНА КОНТРАКТ» в Алматы. Собрана основная информация, такая как

месторасположение, фотографии объекта, информация о возможностях расширения, информация о техническом оснащении, такая как: наличие кранов, рич-стекеров, пропускная способность и мощность, стандартизация, типы обрабатываемых грузов. Некоторая информация была собрана как для приграничных терминалов/пунктов пересечения границ, так и для других, частных терминалов.

В Республике Казахстан – основными существующими железнодорожными терминалами являются: Алматы-1, Астана, Атырау, Достык, Шымкент, Актобе.

В Кыргызской Республике - основными ж/д терминалами являются: бишкекский терминал Аламедин, Ош.

В Республике Таджикистан – Душанбе-2, Курган-Тюбе.

В Республике Узбекистан – наиболее крупными действующими терминалами являются: Чукурсай, Сергели, Товарный, Бухара, Навои, Андижан, Коканд и Термез. В Узбекистане существуют 27 базовых грузовых терминалов. Главным образом, они приспособлены для ж/д перевозок, а не автодорожных или мультимодальных. «Ок Олтин» - частный терминал, находящийся в 20 км от Ташкента, управляемый компанией «Kühne Nagel», главным образом, ориентирован на хлопок, но также работает и с другими видами контейнерных грузов. Второй частный терминал – «Музимпекс» работает со скоропортящейся продукцией.

### 3.2.1. Первоначальные заключения, полученные в ходе миссий/посещений производственных объектов

Аспект развития ЛЦ-ров в Казахстане и Узбекистане является **приоритетным**. Казахстан наиболее продвинулся вперед в вопросах реализации проектов строительства ЛЦ-ров в **Алматы** и **Астане**, и вскоре начнет строительство в **г.Актобе** – все объекты проектируются и реализовываются компанией ДАМУ из частных фондов компании, благодаря специальному закону, позволяющему это.

Узбекистан располагает целевым хлопковым терминалом в Бухаре, который вобрал с себя **множество** функций ЛЦ-ра, компания «Узвнештранс» заканчивает детальное проектирование нового ЛЦ-ра в Ташкенте. Но в стране не существует четкого законодательства по частной инвестиционной деятельности.

Правительства, Ассоциации грузовых экспедиторов, ЭСКАТО ООН и АБР предлагают различные идеи по расположению новых ЛЦ-ров. Отчет ЭСКАТО **отмечает** потребность строительства 10 ЛЦ-ров в Казахстане и по одному в каждой из республик ЦА. Предварительный анализ проекта показывает, что приоритетными месторасположениями для **Казахстана** являются нижеследующие: Алматы, Актобе, Актау, Достык, Шымкент.

Для **Узбекистана** приоритетными являются: Ташкент, Навои, Термез и Коканд или Андижан.

**3.3. Анализ характеристик существующих или планируемых ЛЦ-ров и / или грузовых терминалов, критерии развития новых ЛЦ-ров или усовершенствования существующих терминалов грузообработки**

**3.3.1. Казахстан**

**Железнодорожный терминал Алматы-1**

Он расположен на южной окраине Алматы. Посещение производственного участка состоялось 31/3/08.

Эксплуатацию объекта осуществляет компания «КАЗТРАНС СЕРВИС» (Арендатор компании «КАЗКЕДЕНТРАНССЕРВИС»).

Терминал перегружен, наблюдается высокий спрос на контейнерные перевозки, требует усовершенствования.

Имеющееся оборудование:

- 2 крана, мощностью в 40', 1 кран, мощностью в 20' (плюс 1 кран, мощностью в 20' находится в нерабочем состоянии);
- Загрузка до 3 контейнеров, пандусы для вагонов и каров (см.фото) (двуплатформенные)
- 2 рич-стакера в эксплуатации (1 из них в изношенном состоянии, приобретение которого профинансировано из бюджета TACIS), а также один в неисправном состоянии.

На объекте существуют 2 зоны для погрузки и разгрузки и 2 складских помещения (1 для конфискованных товаров, 1 для временного хранения под последующую таможенную очистку). Небольшие операторские компании арендуют некоторые складские помещения. Производительность: 15 контейнеров в сутки вне сезона (январь-март) и 50 контейнеров в сезон (март-декабрь), главным образом, прибывающие из Китая, Турции, России и ОАЭ через Иран, Туркменистан, Узбекистан в Алматы и в Россию, а также из Владивостока в Алматы. Производственный объект окружен зоной мелких торговых компаний, и его нелегко расширить. Оборудование устаревшее и изношенное (краны и др.).

**Новый индустриальный и логистический центр  
ДАМУ**

Производственный объект посещен 31/3/08.



Он расположен в Алматинской области, Казахстан, в 10 км к северу от центра Алматы, на участке дороги «Алматы-Капчагай». Также он находится в 2 км от поселка «Отеген Батыр» и 1,5 км от железнодорожной станции «Жетысу». Общая площадь индустриальной зоны – 90 га, складские помещения занимают 20 га, инфраструктурная и логистическая площадь – 10 га, инфраструктурная зона – 10га.

Инфраструктура включает в себя: систему электро-тепло-водоснабжения, канализационную систему, цифровую телекоммуникационную систему, локомотивное депо, офисные помещения, мотель, кафетерий и соединение с автодорожной и железнодорожной сетями. График продаж или аренды клиентам в промышленной зоне продаж: 2006, по продаже зданий производственного комплекса: 2007, по аренде административного здания: 2007. План развития предусматривает нижеследующее:

- Складские мощности на 100.000 паллетомест
- Промышленная зона: 90 гектаров
- Авто и железнодорожная сеть
- Железнодорожное депо (собственные локомотивы)
- Мощности по промывке вагонов
- Маневровый парк
- Ж.д. погрузочный парк
- Платформа для взвешивания (вагонов и АТС)
- Административный корпус (мотель, офисы, спорткомплекс, парковочная зона, мойка автомашин, общепит)

## P2706 ЦЕНТРАЛЬНАЯ АЗИЯ. ОТЧЕТ О ЛОГИСТИЧЕСКИХ ЦЕНТРАХ

- Очистные канализационные установки
- Противопожарные мощности
- Отопительная система
- Канализационная система
- Система водоснабжения
- Система электроснабжения
- Контейнерная зона
- Парковочная зона для крупногабаритных автотранспортных средств
- Инфраструктура для мультимодальных перевозок
- Система видеонаблюдения.

Общая площадь достигнет 220га. Объект все еще находится под строительством, но уже есть некоторые эксплуатируемые складские помещения.

Существует специальное законодательство по размещению логистических центров за пределами городских центров.

Имеются подъездной путь к объекту и основная автомагистраль напротив (трасса Алматы – Усть-каменогорск – по направлению к России). На объекте имеется свое собственное локомотивное депо и локомотивы. Есть также 2 складских помещения 17 000 кв.м. и 25 000 кв.м. высотой в 10,5м. Генеральное планирование осуществлено компанией «AGIPLAN» (Германия).

Пропускная способность – 80-120 вагонов в сутки, а также 15-20 контейнеров в день. То же самое совместное предприятие осуществляет строительство ЛЦ-ра в Астане. В скором времени начнется строительство ЛЦ-ра в Актобе. Планируется также ЛЦ в Достыке. Подписан меморандум с компанией «Казтранссервис» по совместной обработке контейнеров на железнодорожном терминале «Алматы-1». ДАМУ полностью обеспечивает инвестиции, предоставлены земельный участок и финансирование строительных и эксплуатационных работ.

Крупная производственная фабрика «Philip Morris» расположена недалеко и не располагает достаточными складскими мощностями. Таким образом, фабрика изъявляет желание использовать склады ДАМУ. В дополнение, «Проктер и Гембл» также является клиентом компании по размещению импортируемых товаров (из Европы). Некоторые склады уже используются под хранение грузов (в течение нескольких лет). Они отапливаемы.

**Транспортно-логистический центр (ЛЦ) "АСТАНА КОНТРАКТ" в Алматы**

Он находится близ международных автомагистралей, аэропорта и крупнейшего железнодорожного узлового соединения Казахстана в северной части от пригорода Алматы (3 км от аэропорта). Посещение объекта состоялось 2.04.08.

Он предлагает: железнодорожный контейнерный терминал, товарную кассу для ж.д. станции Алматы 1, таможенную инстанцию, современные склады из легковесных металлоконструкций класса А+, станцию парковки, работающую в 24-часовом режиме.

УСЛУГИ КОНТЕЙНЕРНОГО ТЕРМИНАЛА включают в себя:

- специализированный контейнерный терминал с подъездной железной дорогой в целях осуществления операций с крупнотоннажными контейнерами (60000 ДФЭ в год);
- хранение контейнеров;
- прием и распределение грузов (включая негабаритные и моторные транспортные средства) на грузовых карах и платформах;
- услуги товарной кассы по ж.д. станции Алматы-1;
- услуги таможенной очистки;
- систему профессионального менеджмента;
- оптико-волоконные телекоммуникационные системы;
- услуги центра коммерческого доступа к информационным системам и базам данных транспортного отделения.

ЛОГИСТИЧЕСКИЕ УСЛУГИ СКЛАДИРОВАНИЯ включают в себя:

- безопасное хранение продуктов;
- предоставление информации о наличии, статусе и движении продуктов в режиме реального времени;
- таможенную очистку;
- адресную доставку продуктов;
- паллетоукomплектовку, и формирование заказов;
- упаковку, маркировку;
- обработку продукции, регистрацию мест размещения и хранения продукции на складах;
- страхование грузов от всех видов рисков.

## ФОТО 2. АСТАНА КОНТРАКТ



Строительство данного транспортно-логистического центра осуществлено в соответствии с международными стандартами с применением современных информационных систем и технологий, позволивших принять в течение 2006г. более 25000 контейнеров, что на 40% больше, чем в 2005г.

В планы Акционерной компании «Астана-Контракт» на ближайшие 5 лет входит строительство транспортно-логистических центров в Астане, Караганде, Шымкенте, Актобе (Кандыгаш) на базе ж.д. станции «Достык», в Хоргосе – автодорожном трансграничном пункте - и в порту или городе Актау. Данный первый транспортно-логистический центр Казахстана был торжественно открыт 20 сентября 2007г. в Алматы. Данный проект начат 2 года назад и реализация заняла 14 месяцев.

Грузы хранятся на площади в 50 000 кв.м. Существуют складские помещения для постоянного хранения и один отсек в 5 000 кв.м. – для грузов временного хранения. Данные производственные участки будут отданы в аренду на 5-7 лет. Одновременно, существуют мощности в 70 000 паллетомест, или 500-600 ж.д.вагонов. Площадь терминала составляет 25 га, 5 га из которых было предоставлено безвозмездно акиматом г.Алматы. Стоимость проекта – 50 000 000 долларов США. ТЛЦ может обрабатывать до 60 000 контейнеров в год на текущий момент времени, а в будущем увеличить мощность до 80 000. Компания «PARAGON Development» - один из разработчиков «Астана-Контракт» - обладает 2 административными корпусами в едином совместном производственном резерве (владельцы работают на основе ограниченной ответственности по эксплуатации). Земля частично принадлежит компании «PARAGON Development», а остальная - компании «Астана-контракт», владельцами которых являются одни и те же лица. «PARAGON Development» - финансовая компания.

Компания «Астана-Контракт, Лтд» арендует землю у «PARAGON Development» и АО «Астана-Контракт».

Складские помещения представляют собой 2 (два) крытых склада класса А (евростандарт), общей площадью 50 000 кв.м., высотой 12м. Они были построены компанией КАЛМ (CALM) в целях управления складским хозяйством. 3 года назад представители компании посетили 14 складских помещений в Нидерландах для получения соответствующего необходимого опыта. Производственный участок поделен на складскую зону, контейнерный двор и зону для размещения импортируемых легковых машин. Он располагает 9 железнодорожными подъездными путями. «Астана-Контракт» - главным образом, является контейнерным терминалом. На нем установлены 5 козловых кранов российского и украинского производства, грузоподъемностью в 40 и 20 футов, а также 1 рич-стакер и 5 мобильных кранов.

Город Алматы является крупнейшим узловым железнодорожным пунктом по направлению в Китай, Россию и Южный Казахстан (Караганда также является крупным грузовым узлом), ж.д. терминал Алматы-1 расположен близ города (2 км. от Талдыкурганской области – северное направление) и является важным стратегическим местом расположения. Площадь контейнерного парка составляет 5 га для груженых, плюс дополнительно 12 га для порожних контейнеров. Большой проблемой является возврат порожних контейнеров, они пересылаются из Китая или южнокорейского порта Пусан в Россию через Владивосток. В Казахстан привозятся только полностью груженые контейнеры, затем большинство продается на рынке или возвращается обратно через китайские и южнокорейские порты.

Порожние контейнеры не используются для экспорта в Узбекистан, так как нет достаточного объема и номенклатуры загрузки, такой как, к примеру, электроника и т.д. Из Южной Кореи и Китая привозятся бытовые электроприборы.

Объем обрабатываемых контейнеров в год составляет (данный контейнерный двор эксплуатируется уже 10 лет): 1200 – 2000 в месяц груженых, и 1000 – 1500 порожних X 1,7 = TEU).

4 из 5 кранов новые и могут поднимать до 50тн (один из них не новый и предназначен только для 20-футовых контейнеров). Производство является не государственно-частным партнерством, а полностью частным. На нем построено 6 км. подъездного железнодорожного соединения. Таким образом, стало возможным обрабатывать 117 вагонов. Имеется свой собственный маневровый локомотив. «Алматы-1» отправляет вагоны для разгрузочно-погрузочных операций, затем вагоны направляются обратно на ж.д. станцию. Производительность может быть увеличена вдвое при условии наличия соответствующих ресурсов и инфраструктуры. Здесь можно обрабатывать до 5 000 вагонов в месяц. Существуют планы расширить территорию на 20га (путем приобретения прилегающей земли) и застроить ее новыми складскими помещениями. Но все же компания не функционирует на полную мощность, а использует помещения лишь для хранения медикаментов (производства Германии, Болгарии, Венгрии) и запасных частей для автомашин марки «Нисан». (Существует небольшое количество мелких контейнерных дворов и складских помещений в зоне г. Алматы: 15 небольших складов временного хранения близ ж.д.станции Алматы-1).



Также имеются 8 000 кв.м. отапливаемых смежных складских помещений для фармацевтической продукции, и специализированные вагоны для импортирования легковых автомашин. Компания располагает своими грузовиками.

\* "Астана-контракт» самый крупный терминал / сухой порт в Казахстане.

Здесь существуют органы таможенного контроля, таможенные брокеры, рентген-контроль грузов. Приглашались датские консультанты для оказания содействия по организации производственного участка. Владельцы «Астана-контракт» приобрели участок в 46га в г.Астана и планируют строительство нового ТЛЦ.

#### Новый индустриально-логистический центр Астаны, ДАМУ

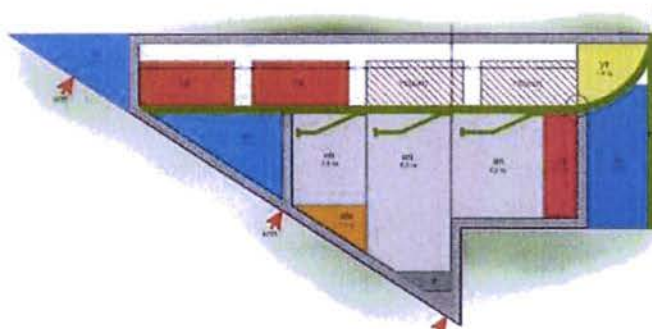
Визит на объект состоялся 4/4/08. Он расположен в Акмолинской области, в 7-ми км от центра Астаны к северу, на отрезке автомобильной дороги Астана-Павлодар и автомобильной дороги Астана-Кустанай. В 20 м от участка проходит ж.д. путь №39. Общая площадь участка 53 га. Из них, 29 га – промышленная зона, складские мощности занимают 12 га, инфраструктура – 3га, зона оптового распределительного центра (ОРЦ) – 3 га и контейнерной платформы – 3га. Структура включает в себя индустриальную зону, отопительную систему, ОРЦ, коммунальные системы (электростанцию, системные колодцы водоснабжения, и т.д.), Экспоцентр.

Инфраструктура включает в себя: систему электро-тепло-водоснабжения, канализационную систему, цифровое телекоммуникационное оборудование, административные корпуса, гостиницу, общепит и автодорожно-железнодорожную транспортную сеть. График продажи или арендосдачи клиентам, соотнесенный к торговой деятельности промышленной зоны: 3 квартал 2007г., соотнесенный к складским мощностям: 3 квартал 2007г., к Экспоцентру в аренду: 3 квартал 2007г., продаже производственных корпусов: 2008г. и административных корпусов в аренду – 2008г. Начало пуска в эксплуатацию – конец 2008г. План развития предусматривает нижеследующее:

- Складские мощности - 88.000 м<sup>2</sup>, первый этап - 44.000 м<sup>2</sup>
- Производственная зона: 53 га
- Авто- и железнодорожные подъездные пути
- Железнодорожный погрузочный парк
- Платформа для взвешивания (для вагонов и автомашин)
- Административный блок (гостиница, офис, спортивная площадка, парковка, автомойка, столовая)
- Очистные сооружения
- Резервуары пожаротушения
- Котельная
- Канализация
- Система водоснабжения
- Электроснабжение
- Контейнерная площадка

- Стоянки для фур
- Инфраструктура для мультимодальных перевозок
- Видеонаблюдение

**ФОТО 3. ДАМУ АСТАНА**



Прогнозируемый грузооборот по погрузочно-разгрузочным работам составит 1 350 вагонов в месяц или около 16 200 вагонов в год. Типы грузов будут включать:

1. контейнерные грузы;
2. строительные материалы;
3. строительная техника;
4. легковые автомобили;
5. сельскохозяйственная техника;
6. бытовая химия, бумага;
7. прочие грузы (не опасные).

#### Железнодорожный терминал «Астана»

Посещение сайта состоялось 26 сентября 2007г. Площадь терминала – около 24 га. Он располагает установками по обработке сыпучих продуктов и контейнеров, а также центральным контрольным пунктом, гаражами, складским помещением, вагоноремонтным депо.

Относительно сыпучих грузов на объекте существует складское помещение для грузов временного хранения под таможенным контролем. Грузы разгружаются в склады, а затем осуществляется таможенная очистка. Все грузы импортируются по железной дороге в вагоно-паллетах. Для обработки контейнеров имеются всего 5 кранов:

- два крана, грузоподъемностью для 24' контейнеров
- два - 40';
- один для малотоннажных контейнеров (3-5 тн)

Также имеются два крана для иных тяжеловесных грузов (кроме контейнеров).

Мощность железнодорожной линии – 24 платформы (вагонов). Обычно за 24ч. разгружаются 40 вагонов и загружаются около 20 вагонов, но все же существует 20% дополнительного резерва мощности. На объекте есть 18 ж-д. подъездных путей для осуществления погрузочно-разгрузочных работ, общей протяженностью 3.800м. Физическое состояние инфраструктуры – среднее, требует восстановительно-ремонтных работ.

В целях обработки контейнерных грузов планируется расширение площади. Для удовлетворения текущего спроса в данный момент большего расширения не требуется. Вместимость площадей по хранению грузов составляет 132 контейнера в один ряд (3 стеллажа один поверх другого), 2 линии укладки.

Единственным контейнерным оператором является КАЗТРАНССЕРВИС.

Имеется оперативный зал для обработки транспортной документации в автоматическом режиме, но он не подсоединен к центральной базе данных. Информация предоставляется в таможенные органы в целях осуществления таможенной очистки.

Потребности: грузоподъемное оборудование, расширение мощностей для будущих операций, реконструкция устаревшего оборудования. Состояние терминала не совпадает с быстрым темпом развития, наблюдающимся в Астане

Грузовые потоки на терминале г.Астана

В период с 1 по 25 сентября 2007г. загружены 333 вагона (все с контейнерами: 108 малотоннажные 3-5 тн и 225 крупнотоннажные 20', 24' и 40'), разгружены 999 вагонов (195 крытых, 38 платформ, 222 открытых вагонов и 32 иных типов, 112 малотоннажных контейнеров и 400 крупнотоннажных), тогда как 2331 вагон находился в процессе разгрузочной обработки (865 крытых, 170 алтформ, 786 открытых, 38 иных типов, 82 малотоннажных контейнера и 390 крупнотоннажных).

Общее кол-во загруженных и разгруженных контейнеров (всех типов) в 2005:	20.438
Общее кол-во загруженных и разгруженных контейнеров (всех типов) в 2006:	19.416
Общее кол-во загруженных и разгруженных 20' контейнеров в 2005:	6.298
Общее кол-во загруженных и разгруженных 20' контейнеров в 2006:	5.855
Общее кол-во загруженных и разгруженных 40' контейнеров в 2005:	2.062
Общее кол-во загруженных и разгруженных 40' контейнеров в 2006:	2.417
Общее кол-во загруженных и разгруженных 3-тн контейнеров в 2005:	4.815
Общее кол-во загруженных и разгруженных 3-тн контейнеров в 2006:	4.114
Общее кол-во загруженных и разгруженных 5-тн контейнеров в 2005:	7.263
Общее кол-во загруженных и разгруженных 5-тн контейнеров в 2006:	7.030

### Порт Актау

Посещение производственного участка состоялось 16/4/08. Международный коммерческий морской порт Актау расположен на побережье Каспийского моря и является уникальным морским портом восточной части Республики Казахстан, предназначен для транспортировки сухогрузов, сырой нефти, нефтепродуктов.

Порт Актау – это современный многоцелевой терминал, располагающий нижеследующими технологическими возможностями:

- четырьмя нефтепогрузочными терминалами, обладающими способностью единовременной обработки 4 танкеров объемом 12 000 тонн;
- причальным комплексом для железнодорожной паромной переправы, позволяющим осуществлять въезд-выезд вагонов, проходящих через ж.-д. сервис, совмещен с железнодорожно-паромным обслуживанием;
- зерновым терминалом с запланированной мощностью до 600 000 тн в год и единовременным хранением 24 000 тн зерна;
- тремя универсальными местами для шваторки груза общего назначения и сыпучих видов груза, один из которых предназначен для операций «ро-ро» (трейлерная погрузка и разгрузка судна);
- площадями для хранения - около 75 000 кв.м. экспладандого и крытого типа хранения транзитных грузов – 6.000 кв.м.

Виды сервисного обслуживания в порту Актау:

- погрузка, разгрузка (включая укладку), разделение, охрану и выдачу груза, сухую чистку помещений для хранения после разгрузки буксирных грузовых кораблей, объявленных в порту;
- экспедирование грузов;
- типовые грузовые операции терминалов
- перегрузка на судно и с судна;
- обработка суден, перевозящих пищевые продукты и грузы, предназначенные для хранения в специализированных помещениях, путем «прямой опции» (с судна-на-корабль, с судна-на-грузовое автотранспортное средство, с судна-на-судно и наоборот) без необходимости хранения грузов в депо порта Актау. Порт Актау перевозит опасные грузы в соответствии с положениями IMCO, МОРОГ по предварительной договоренности с портом. Грузы доставляются по факту получения соответствующего подтверждения из порта.
- выдача накладных, деклараций судового груза, погрузочных и иных транспортных документов в отношении загруженных или разгруженных грузов;
- операции, связанные с причаливанием судна;
- регистрация свободной корабельной практики;
- поставка питьевой воды;
- очистка днища судна, балласта, осадочных вод, уборка мусора;
- предоставление буксирных мощностей для маневра причаливания;
- предоставление мест для стоянки суден;
- сухая чистка судовых грузовых помещений;

## P2706 ЦЕНТРАЛЬНАЯ АЗИЯ. ОТЧЕТ О ЛОГИСТИЧЕСКИХ ЦЕНТРАХ

- энергоснабжение судов;
- дополнительные виды услуг по обработки грузов (повторная упаковка, распаковка и др.)
- маркировка и повторная маркировка грузов;
- специальная охрана грузов, находящихся на судне
- различные виды работ и услуг, упомянутых в положениях договоров (соглашений), включая оплату за диспетчерские услуги и услуги, связанные с простоем судна.

Порт Актау открыт круглый год. Производственные мощности порта Актау позволяют осуществлять ежегодную обработку около 1,5 млн тн сухого груза и 10 млн тн сыпучих грузов. В настоящий момент идет реализация проекта «Расширение порта Актау в северном направлении». Данный проект охватывает строительство водоупорных конструкций, 4 наливных нефтяных и 3 сухогрузовых доков, дока для портового парка и дноуглубительные инсталляционные работы. В результате, в рамках проекта производственные мощности порта достигнут показателя 20 млн тн по наливным нефтяным работам и 3 млн тн загрузке сухогрузов ежегодно.

В течение 10 месяцев 2007г. объем перегрузочных работ по грузовым потокам через порт Актау составил 9.215,5 тыс. тн, нефти - 7.836 тыс.тн, металла – 93.838 тыс.тн, зерна - 157,2тыс. тн, иных видов груза - 283,5 тыс.тн. Порт Актау является частью международного транспортного коридора ТРАСЕКА, направления Север-Юг.

Совокупный ассортимент грузов коридора ТРАСЕКА, проходящих через порт Актау представляет нижеследующее: зерно, металл, контейнеры, иные виды грузов по направлению в Азербайджан, Грузию и транзитов через Черное море в европейские страны. Транзитные грузы отправляются в азиатские страны и Китай. По состоянию на октябрь 2007г. объем грузовых потоков в порту Актау составил:

- в контексте ТРАСЕКА - 277,4 тыс.тн;
- в контексте движения Север-Юг - 7573,5 тыс.тн;
- в контексте программы ИНОГЕЙТ - 1.364,6 тыс.тн.

**PHOTO 4. OIL TERMINAL AKTAU**



Более детальная информация о порте Актау получена из ТЭО, осуществляемого компанией «Scott Wilson» нижеследующего содержания:

город Актау основан в 1960-х годах, после того, как были открыты месторождения нефти в регионе; основной вид деятельности изначально сосредотачивался вокруг ядерной станции. (Сейчас она закрыта, но представляет собой потенциальный источник загрязнения. Вода – проблематичный вопрос, так как обрабатывается на заводе по опреснению воды и не отличается хорошим качеством). Проект ТЭО по расширению порта Актау – это региональный проект, финансируемый программой Тасис, и осуществленный компанией «Scott Wilson» в 2008г.

Порт Актау обработал 11,5 млн тн грузов в 2006г., 87% которых составлял экспорт нефти. Показатель среднего роста за последние 5 лет составил 12,6% в год. Данный показатель роста, однако, связан в основном с нефтью и «иными» грузами. Что касается экспорта стали – данный показатель остался неизменным за период более 5 лет. Трафик зерна, для которого на территории порта были сооружены бункеры, носил непостоянный характер и до сих пор не установился. Лимитированный разброс грузового ассортимента, обрабатываемого в порту Актау, не является пост-совестким феноменом. Даже в 1980гг. в порту обрабатывалось около 7 млн тн нефти и несколько тысяч тонн материалов низкой стоимости, таких как соль и уголь. В долгосрочной перспективе Специальная экономическая зона должна генерировать дополнительный трафик, но это займет время.

Почти все виды грузов в порту Актау являются экспортными. Хотя Казахстанский импорт в 2006г. достиг более 25 млрд. долларов США, ввоз, главным образом, осуществлялся железнодорожным транспортом, или, если груз представляет большую ценность – автодорожным. Все это происходит по причине того, что импортируемый груз ввозится в Казахстан из стран, имеющих с ним наземные границы, например, из России и Китая.

Почти все виды сухогрузов из Актау в настоящее время отправляются в *Иран*, где 40% составляет нефть. Иными основными пунктами назначения для нефти являются Баку (Азербайджан) -25% и Махачкала (Россия) – 35%. Единственными пунктами отправления сухогрузов из порта Актау являются Баку – паромная перевозка, Греция и Турция – малотоннажные объемы стального лома.

В порт Актау два раза в неделю осуществляются паромные перевозки из Баку. Грузовые перевозки данного вида в основном состоят из перевозки нефти в железнодорожных цистернах из Актау в Баку и перевозки смешанных видов груза общего характера в обратном направлении в Актау (общий грузопоток в обоих направлениях составил 628.000 тн в 2005г. и 308.000 в 2006г.). Объемы грузов общего назначения из Баку до Актау стремительно растут (15,6% в среднем в год за период 2002-2006гг), тогда как в обратном направлении наоборот снижаются (-25.1% в среднем в год за 2002-2006).

В порту Актау в 2006 году было обработано только 1000 контейнеров, что по международным стандартам является экстраординарно низким количественным показателем. Почти все контейнеры, направляющиеся на юг, порожние.

Большее количество контейнеров не подлежит возврату – т.е. торговые отношения основаны на использовании боксов в одном направлении. Контейнерный трафик, однако, возрос вдвое за последние два года.

Вкратце, хотя и контейнерные и возвращающиеся «ро-ро» перевозки невелики в сравнении с международными стандартами, все они стремительно растут, примерно, в среднем, на 48% и 16% в год соответственно. Большие объемы будущих грузопотоков ожидаются в связи со строительством **нового города Актау**, которое запланировано инвесторами из Дубай.

Проект был начат в сентябре 2007г. К 2020г., согласно планам и ожидаемым прогнозам, рост населения достигнет одного миллиона человек (на текущий момент население города составляет 150 000 человек). Проект потребует больших капиталовложений для закупки стройматериалов и тогда, когда город будет построен, возникнет потребность в товарах народного потребления. Импорт ожидается из Турции через Баку до Актау автодорожным или железнодорожным транспортом, главным образом, в контейнерах.

Территория порта на сегодняшний день занимает 7,5 га открытых площадей и 0,6 крытых складских площадей. Не так давно в порту был построен второй открытый склад, предоставляющий дополнительные площади для хранения. Порт располагает только одним пунктом доступа для автодорожного транспорта в северо-восточной части порта. Данный путь представляет собой стандартную двухполосную дорогу. Грузовые объемы

могут быть отправлены по автомобильной дороге без необходимости пересечения городской черты, что является вполне достаточным для удовлетворения будущего спроса. Около 90% грузов через порт перевозится железнодорожным транспортом. Порт располагает только одним подъездным доступом к сети локальной железной дороги, оператором которой является КАЗТРАНССЕРВИС. Порт хорошо оборудован железнодорожными порталными кранами, мобильными портовыми кранами, вилочными погрузчиками, портовыми полуприцепами, одноковшовыми автопогрузчиками, самосвалами. Также имеются различные крановые крепления для обработки грузов (например, распределители для обработки контейнеров: самый большой установлен в целях обработки контейнеров любых габаритов, кроме 45 футовых, тогда как самый малый по мощности способен обработать 20 футовые боксы).

Из четырех международных транспортных коридоров, пересекающих территорию Казахстана, только коридор ТРАСЕКА, похоже, может использовать порт Актау. Но до сих пор в Актау обработано очень малое количество грузов, перевозимых по коридору ТРАСЕКА, не считая нефть.

Принимая во внимание вышесказанное, заключением сценария прогноза, представленного в исследовании компании «Scott Wilson», является то, что в 2020г. объемы сухогрузов составят 6 млн тн, а контейнерных грузопотоков 640 000 тн.



**Станция Достык**

(Достык по-казахски, или Дружба по-русски).

Достык – граница Алашанкоу - играет существенную роль в осуществлении грузового евразийского трафика, особенно в Европу – торговля производственными товарами Китайского происхождения. Наблюдалось 55%-ное увеличение контейнерных перевозок через пункт Достык в 2006г., а 78% всех укомплектованных контейнерных поездов Казтранссервиса также проследовали, пересекая Достык.

**Таблица 7. ОБЪЕМ КОНТЕЙНЕРНЫХ ПЕРЕВОЗОК ЧЕРЕЗ ДОСТЫК**

Год	Экспорт	Импорт
2003	2.804	9.472
2006	26.822	53.398
2007	27.895	74.551

В Достыке существуют устаревшие терминалы, но КАЗКЕДЕНТРАНС и КАЗТЕМИРЖОЛЫ планируют усовершенствовать их. (В Достыке существуют 7 терминалов для обработки грузов различного типа, являющихся собственностью государства и переданные в аренду компаниям КЕДЕН и КАЗТРАНССЕРВИС). Складских помещений нет, существует только 1 крытый и 1 открытый терминал для контейнеров, 4 крана, 2 рич-стакера (только лишь 1 кран, мощность которого составляет 32 тн.) ДОСТЫК является основным пунктом логистического соединения Казахстана и Китая.

**Станция-терминал Достык: технические спецификации**

1. Общая площадь ниже перечисленных перегрузочных мест по станции Достык составляет – 33272,1 м<sup>2</sup> или 33,27 га:

ПМ № 1 (открытого типа) площадь 3840 м<sup>2</sup>;  
 ПМ № 2 (крытого типа) площадь 4252 м<sup>2</sup>;  
 ПМ № 3 (крытого типа) площадь 5700 м<sup>2</sup>;  
 ПМ № 4 (открытого типа) площадь 10416 м<sup>2</sup>;  
 ПМ № 5 (крытого типа) площадь 1784,1 м<sup>2</sup>;  
 ПМ № 7 (открытого типа) площадь 7280 м<sup>2</sup>.

2. Количество и тип перегрузочных механизмов и оборудования:

ПМ № 1  
 2 пневмоколесных крана КС 5363 Д;  
 5 автокранов QY – 25 (2008 г.)  
 3 автокрана КС – 4572  
 2 автокрана КТА – 25  
 3 автокрана QY – 25.

ПМ № 2,3  
 12 автопогрузчиков TOYOTA  
 3 электропогрузчика TOYOTA.

ПМ №4

2 большегрузных автопогрузчика SMV SC 4527 T.

ПМ №5

1 вибропогрузчик ДП32УХЛ и механическая лопата

ПМ №7

1 козловой электрический кран КС – 5042 В

1 козловой электрический кран КС – 3220 В

2 автокрана КС – 4572.

3. Крытые склады находятся на перегрузочных местах № 2, № 3, № 5 общей площадью – 11736,1 м<sup>2</sup>

4. Предлагаемые виды услуг:

- перегрузка из вагонов КНР в вагоны РК;

- перегрузка из вагонов на автомашины и из автомашин в вагоны.

В целях развития трансграничных, мультимодальных перевозок и проведения соединительного отрезка Достык - ДАМУ между Казахстаном, Кореей и Китаем было подписано соглашение, вовлекающее в процесс компанию КАЗТРАНССЕРВИС. Создана рабочая группа.

**ФОТО 5. ПЛАНИРУЕМЫЙ ЛЦ ДОСТЫК (ИСТОЧНИК АКЦЕПТ)**



### Железнодорожная станция Актобе

В 2007г. на произв. мощностях станции Актобе осуществлена погрузка 20.817 контейнеров, включая 6.338 крупнотоннажных. 22.892 контейнера разгружено, включая 8.474 крупнотоннажных.

Описание железнодорожного терминала Актобе и перечень предлагаемых услуг:

Общая квадратная площадь терминала составляет 16,7га.

Кол-во и типы грузовых мощностей и оборудования:

1. Общая площадь грузового терминала составляет – 16,7 га.

2. Количество и тип перегрузочных механизмов и оборудования:

- козловой кран КК-5 – 2шт.
- козловой кран КК-20-25 – 1 шт.
- козловой кран КДК – 12,5 – 1 шт.
- козловой кран КК-20-32 – 1 шт.
- дизельный автопогрузчик «ТОУОТА» - 1шт.

3. Годовой объем переработки контейнеров, вагонов за 2007 год составляет:

- контейнеров – 23 815 шт.

## Р2706 ЦЕНТРАЛЬНАЯ АЗИЯ. ОТЧЕТ О ЛОГИСТИЧЕСКИХ ЦЕНТРАХ

- вагонов – 1 599 шт.

4. Площадь и количество крытых складов составляет:

- 5 610 кв. м. – 1 шт.

5. Вид деятельности:

- погрузка, выгрузка вагонов и контейнеров, автоуслуги, хранение, услуги СВХ, крановые работы.

### Железнодорожная станция **Караганда**

В 2007 году по ст. Караганда было погружено в вагоны всего 8.479 контейнеров, в том числе крупнотоннажных контейнеров 3.067 единиц. Выгружено всего из вагонов 9.564 контейнеров, в т.ч. принадлежащих АО «Казтранссервис» 4.165 единиц.

1. Общая площадь грузового терминала составляет – 11,8107 га.

2. Количество и тип перегрузочных механизмов и оборудования:

- козловой кран КК-5 – 3 шт.

- козловой кран Такраф – 1 шт.

- козловой кран КК-20 – 1 шт.

- козловой кран ККС-10 – 2 шт.

- козловой кран КС – 12,5 – 1 шт.

3. Годовой объем переработки контейнеров, вагонов за 2007 год составляет:

- контейнеров – 7.841 шт.

- вагонов – 2.024 шт.

4. Площадь и количество крытых складов составляет:

- 1.266,6 кв.м. – 1 шт.

5. Вид деятельности:

- погрузка, выгрузка вагонов и контейнеров, автоуслуги, хранение, услуги СВХ, крановые работы.

3. Общая площадь грузового терминала составляет – 11,8107 га.

4. Количество и тип перегрузочных механизмов и оборудования:

- козловой кран КК-5 – 3 шт.

- козловой кран Такраф – 1 шт.

- козловой кран КК-20 – 1 шт.

- козловой кран ККС-10 – 2 шт.

- козловой кран КС – 12,5 – 1 шт.

3. Годовой объем переработки контейнеров, вагонов за 2007 год составляет:

- контейнеров – 7.841 шт.

- вагонов – 2.024 шт.

4. Площадь и количество крытых складов составляет:

- 1.266,6 кв.м. – 1 шт.

5. Вид деятельности:

- погрузка, выгрузка вагонов и контейнеров, автоуслуги, хранение, услуги СВХ, крановые работы.

Справочно

*72 российских региона поддерживают экономические отношения с Республикой Казахстан. По оценкам казахстанских экономистов, на Россию приходится 20% казахстанского экспорта и 50% импорта. На приграничную торговлю приходится до 70% товарооборота между двумя государствами.*

Грузовой терминал Шымкент и планируемый ЛЦ

Посещение Шымкента и встреча с представителями гос.структур состоялось 18/3/08.

Казахстан разработал национальную стратегию, приоритетом которой является развитие ЛЦ-ров. Целью в Южном Казахстане первоначально являлось развитие ЛЦ на базе аэропорта, но так как там не оказалось достаточных площадей, эта идея не нашла своего воплощения.

Шымкент находится на стыке двух транспортных коридоров: Китай – Хоргос – Шымкент и далее Ташкент или Самара/Россия, или Западная Европа (ТРАСЕКА). В действительности, 3 коридора берут начало в Шымкенте. В дополнение, в городе существует промышленная зона (произ-во химикатов, стали), население составляет 500 000 человек.

Целью региональной администрации является поиск приемлемого участка, площадью 50 га для строительства ЛЦ-ра. Окончательное решение относительно выбора участка еще не принято, но известно, что ЛЦ будет построен с нуля из имеющегося бюджета национальных финансовых фондов. Казахстан поделен на 7 корпораций в отношении прав на землевладение (гос.собственность с независимым управлением).

Региональная администрация составит договор с корпорацией. Не определено пока, будет ли площадь передана в аренду экспедиторам грузов или транспортным операторам, но, несомненно, она будет коммерциализована. Аким региона будет осуществлять контроль над строительством и эксплуатацией. Новый ЛЦ-р будет иметь соединение с железной дорогой. Пока еще не существует генерального плана, но предварительное ТЭО подготовлено.

Планируемый ЛЦ-р будет строиться по формуле ГЧП, так как существует необходимость привлечь частные инвестиции. Индустриальная зона требует реконструкции, таким образом, ЛЦ-р необходим. ЛЦ-р будет предназначен для контейнеров, производственных товаров.

Социально-предпринимательская корпорация Шымкента включает в себя три региона (Шымкент, Кызылорда, Тараз). Министерство индустрии также вовлечено в процесс. Существуют подъездные железнодорожные пути к производственным участкам. Железные дороги располагают двумя контейнерными дворами (один из них новый). Также существуют складские помещения. Из Китая в Европу: продолжительность по времени в пути составляет 15 дней по железной дороге вместо 35-45 дней по морю.

Существуют различные мнения по отношению к произв.участку. Управление транспорта

предпочитает место, расположенное вблизи индустриальной зоны. СПК предлагает участок близ аэропорта. Основным условием для строительства нового ЛЦ-ра является близрасположенность к коридору Восток-Запад Китай-Хоргос-Алматы-Тараз - Шымкент – Туркестан – Кызылорда – Актюбинск.

Корпорация обратилась с предложением к ЕБРР с просьбой о финансировании (ЕБРР заинтересован, состоялась презентация проекта и получено устное одобрение).

В Алматы частный консультант готовит ТЭО для корпорации. Месторасположение участка еще не определено. Так как Шымкент является пересечением транспортных коридоров, через которые проходят большие грузопотоки различных типов, он имеет преимущества, но не менее важным является его близрасположенность к Таразу (около Кыргызстана) или альтернативно к Кызылорде или Туркистану.

Туркестан являлся одним из основных звеньев в цепи Великого шелкового пути. Это очень важное преимущество для ЛЦ-ра (имеющаяся в наличии площадь составляет только 2 га) (наблюдается недопонимание о том, что представляет собой ЛЦ-р).

100% акций корпорации принадлежит государству. Механизм финансирования будет основываться на формуле ГЧП в следующей разбивке: 49% - доля корпорации, 51% - частных инвесторов.

Формула ГЧП уже была применена в отношении регионального агрокомплекса. В данном случае частный сектор предоставит землю, а корпорация финансирование и администрирование. 200га – площадь, на которой располагается данный агрокомплекс в Шымкенте. Таким образом, он является ЛЦ-ром для сельскохозяйственной продукции по формуле ГЧП, и на текущий момент времени идет оформление соответствующих юридических документов. Одна частная экспедиторская компания - МОДА ЛТД – проделала работу по написанию ТЭО в Москве в целях создания небольшого ЛЦ-ра в Кызылорде, но корпорация не считает его серьезным.

### **Хоргос**

Треугольник логистики (Хоргос, Актау, Таскала/Саратов) намечен.

1. ХОРГОС, СЭЗ – обработка контейнерных грузов, таможенная очистка, специальный таможенный режим.
2. ТАСКАЛА (Западный Казахстан, граница с Россией (Саратов)) – международные контейнерные операции, СЭЗ.
3. КУРЫК и АКТАУ (Мангистауская область) – СЭЗ в Актау имеет международный статус, СЭЗ на границе с Туркменией и Ираном также рассматривается.

СЭЗ, расположенные на границах, формируют взаимовыгодный преференционный режим для осуществления трансграничных операций.

ХОРГОС является центром для сотрудничества в сфере пограничных перевозок.

350 га с китайской стороны с размещением производственных объектов, ~ 185 га с Казахской стороны.

На настоящий момент ведется работа по инвестиционной части, в выполненном ТЭО МТК запланировано 150 мощностей производства до 2018 года.

Так как Алматы вносит свой вклад в ВВП страны на уровне 22% без учета сырьевых ресурсов (нефть и газ), город будет соединен с ХОРГОСОМ прямым транспортным сообщением.

#### Этапы развития нового ЛЦ в Астане, подготовлено ДАМУ

Для строительства и развития нового ЛЦ-ра в Астане ДАМУ располагает земельным участком (сельскохозяйственного назначения), предоставленным частными землевладельцами, а также предоставит бизнес план, генеральный план, исследование о влиянии на окружающую среду, проектировочные схемы в различные гос.структуры в целях получения соответствующего разрешения на строительство ЛЦ, позволяющего получить статус инвестора и налоговые послабления, а также право на перевод земельного участка в сектор промышленного назначения, подключение к коммуникационным сетям, подъездной железной и автомобильной дороге.

Также существует намерение приобрести у государства земельный участок на аукционе, хотя конкуренция может быть сильной. Будут привлечены исключительно казахстанские инвестиции. Проектный офис в Казахстане предоставил необходимую проектную документацию и генеральный план. Получено эксклюзивное право на эксплуатационное управление подъездным железнодорожным путем по отношению ко всем производственным участкам, площадью более 58 га.

Строительство начато в апреле 2008г. и продолжится до октября 2008г: будет завершено строительство складского помещения площадью 20 000 кв.м., высотой 12м, а также всех коммуникационных сетей, подъездного железнодорожного пути, соединения с автомобильной дорогой и всех внутренних сетей (автодороги, железной дороги).

3 дополнительных складских помещения (такой же площадью) по планам должны быть построены в следующем году. Земельные участки будут проданы разработчиками третьим лицам в целях создания объекта в сфере легкой промышленности, особенное внимание обращено на новую технологическую зону.

Так как спроектированы объекты для таможенных операций на территории ЛЦ, необходимо получить лицензию от Таможенного комитета (помимо всех прочих лицензий). Идея была задумана в Алматы в 2005г., понадобился год для того, чтобы приобрести землю, провести все необходимые исследования и расчеты, получить все разрешительные документы. На текущий момент производится частичная эксплуатация объекта, завершаются строительные работы. Хотя сейчас нет услуги «единого окна», все же работа идет быстрыми темпами.

### 3.3.2. Кыргызстан

#### Логистические центры в Кыргызстане

Логистика находится на нулевом уровне в Кыргызстане. Существуют устаревшие грузовые (железнодорожные) терминалы, которые практически на сегодняшний день не функционируют. Причиной тому служит отсутствие достаточных грузовых объемов как это было во времена Советского Союза. Кыргызстан является тупиковым пунктом сети, располагает только 422 км железнодорожного полотна в целом, данная сеть не соединена между собой (один конечный пункт берет начало от границы с Узбекистаном, другой – с Казахстаном).

Мультимодальный транспорт не используется вследствие вышеназванной причины. Единственной надеждой соединить сеть является появление новой железнодорожной ветви: Торугарт из Китая в Узбекистан (пересекая долину реки Арпа, Узген в Каракоз, близ железнодорожной станции Ош), чтобы обеспечить доступ к сети узбекистанских железных дорог по направлению к Андижану. Имеется предварительное ТЭО, ведутся поиски инвесторов в целях написания полного ТЭО.

Согласно предварительному ТЭО, затратная стоимость строительства составляет 1,2 млрд. долларов США (включая налоги, без налогообложения 0,8 млрд. долларов США). Расчеты были проделаны китайскими экспертами. В соответствии со стратегией государства логистические центры следует располагать в Бишкеке и Оше (двумя самыми крупными городами Кыргызстана). В Бишкеке он будет расположен близ или непосредственно на территории существующей железнодорожной станции Аламедин-1 (на текущий момент находящейся в устаревшем состоянии с довольно изношенной инфраструктурой).

Данные 2 города выбраны вследствие того, что они являются 2-мя основными узловыми пунктами железнодорожного, авиационного и автомобильного транспорта. На терминале Аламедин-1 в Бишкеке имеются краны: первый, грузоподъемностью 20 тн, второй (предоставленный в рамках программы ТРАСЕКА) – 40 футов.

Контейнерные перевозки, главным образом, осуществляются железнодорожным транспортом (автомобильным транспортом перевозятся иные типы грузов). Наблюдается недостаток объемов грузовых потоков. В Бишкеке население составляет около 1 млн. человек.

В районе крупных оптовых рынков имеются небольшие частные складские помещения. Продажа ведется непосредственно на рынке. (Алматы также находится недалеко, и продукция таких международно-признанных компаний, как Проктер энд Гембл, Филипп Моррис, распространяется здесь же).

Законодательные рамки в сфере строительства ЛЦ-ров, мультимодального транспорта, грузового экспедирования все еще не разработаны, рынок носит стихийный характер.



Изначально в Кыргызстане были определены 3-4 свободно-экономические зоны, но 2 остались в планах (в Бишкеке работает одна СЭЗ, а другая в районе Иссыкульского аэропорта - еще нет). В СЭЗ не существует налогообложения на импорт, если он является компонентом тех.сборки или предназначен для производства экспортно-ориентированной продукции. Возникают затруднения в связи с проблемами в коммуникационных сетях. Сильным акцентом является то, что аэропорт находится вблизи СЭЗ. Но существует проблема отдаленности СЭЗ от железнодорожной ветви и магистральной железной дороги (автомобильное соединение находится в изношенном состоянии). АБР реконструировал автомобильный отрезок Алматы-Бишкек и в основном инвестирует в транспортную инфраструктуру. АБР, Исламский Банк Развития, правительственная поддержка Японии, правительственная поддержка Китая – международные доноры, вносящие свой вклад в развитие транспортной инфраструктуры (автомобильные дороги и аэропорты).

Важными железнодорожными терминалами являются:

- Железнодорожная станция Балыкчи (озеро Иссыкуль) играла важную роль в сфере регионального транспорта в прошлом. Сегодня она эксплуатируется как запасная резервная мощность (обработка контейнерных грузов не производится) (в Балыкчи существует частный контейнерный двор, принадлежащий компании КУМТОР)
- Ж-д станция Аламедин расположена в промышленной зоне Бишкека и эксплуатируется как контейнерный двор, оснащена кранами и 2 рич-стакерами (один предоставлен в рамках программы ТРАСЕКА), производственная мощность объекта: 1.000 контейнеров в месяц.
- Ж-д станция Ош также располагает краном для обработки контейнеров, но не имеет достаточных площадей для расширения.
- Ж-д станция Джалал-Абад не располагает мощностями для обработки контейнеров, но есть план расширить объект и осуществлять мультимодальные операции.

Приоритеты правительства: планы, одобренные правительством, определяют нижеследующие приоритеты для строительства ЛЦ-ров:

- Сары-Таш (граница с Китаем) – логистический пограничный терминал, средняя степень приоритетности
- Ат-Баши (СЗ Нарын) – логистический пограничный терминал, высокая степень приоритетности
- Аламедин – мультимодальный хаб, высокая степень приоритетности
- Балыкчи - мультимодальный хаб, средняя степень приоритетности
- Ош – контейнерный двор, высокая степень приоритетности
- Кар-Сун (20 км от Оша), мультимодальный хаб, высокая степень приоритетности

#### Железнодорожный терминал «Аламедин», Бишкек

Он расположен на въезде в Бишкек. Посещение сайта состоялось 9 апреля 2008г. На терминале имеется рич-стакер для обработки 40-футовых контейнеров, 2

складских помещения, низкопотолочные, высотой 5,15м. Импортируемые товары: бытовые приборы, автомобили (бывшие в употреблении) из США в контейнерах.

Один стакер, предоставленный в рамках программы Тасис, функционирует в целях обработки 40 футовых контейнеров (прежде это было невозможно в Кыргызстане).

На текущий момент идет расширение площади. Привозятся контейнеры из Риги через Россию – Казахстан, из Китая через Достык (Казахстан), из Бандер-Аббаса (Иран) – Серакса (Туркменистан) – Ташкент (Узбекистан) – Ош – Бишкек (через Казахстан). Также из Бреста (Беларусь) импортируется 30-40 контейнеров в сутки, 30-40 контейнеров предназначены для перегрузки или обратной порожней отправки.

Существует проблема отправки порожних контейнеров, которые необходимо оправить в начальный пункт следования. Имеются две железнодорожные линии для обработки порожних контейнеров и 7 кранов для обработки 20-футовых контейнеров (Российского производства). Также имеются пункты для осуществления таможенных процедур, таможенные брокеры, услуги санитарного осмотра / сертификации и наконец, разгрузка и загрузка вагонов (около 20 вагонов каждые 24 часа, в несколько смен, безостановочный режим работы).

### СЭЗ, Бишкек

Посещение производственного участка состоялось 9 апреля 2008г. Он расположен в 14 км от Бишкека. Вопрос создания ЛЦ-ра представляет для СЭЗ интерес.

Опубликована брошюра на английском языке (где приведено и соответствующее законодательство) о деятельности СЭЗ. Развитие СЭЗ началось в 1996г., за 1 год было инвестировано 800 000 долларов США, с 1996 года инвестиционный объем составил 100 млн. долларов. В 2-х СЭЗ в период до 2006 года трудоустроено более 3 000 человек (верхняя выставочная зона).

В обеих зонах ведется производство. В верхней зоне 33 объекта, а в нижней – 30. Предпринимаются попытки расширить СЭЗ. Начато новое строительство. В верхней зоне имеется площадь в 46 га, тогда как в нижней 286 га, 70% земли освоено под производство (из государственного бюджета не потрачено ни единого сома, многие компании заинтересованы в СЭЗ, но с 1998 года некоторые льготы упразднены). Стоимость выпущенной продукции за 12-летний период составила 300 млн. долларов США.

Государство предложило права на землю инвесторам на безвозмездной основе, каждый инвестор оплачивает только взнос на развитие инфраструктуры, также правительство обеспечило сетевые коммуникационные ресурсы и отрезки дороги для присоединения к основной автомобильной трассе. На территории СЭЗ функционируют 606 предприятий, производственный объем формируют 63 компании. Контейнеры привозятся и вывозятся из СЭЗ автомобильным транспортом. 70% продукции ориентировано на экспорт, за последние 3 года ее произведено на сумму 2,5 млрд. кыргызских сом (или около 70

млн.долларов США). Инвесторы из 22 стран мира (США, Кореи, Казахстана, Ирана, и др.) производят 100 наименований продукции, такой как: строительные материалы, обработка древесины, химикаты (лакокрасочная продукция), пряжа. При условии, что будет предоставлена поддержка Парламента / правительства, ожидается расширение СЭЗ с подзонами в Чуйской долине (дополнительное месторасположение), 80 км от нынешней СЭЗ, где имеется подъездной железнодорожный путь и все виды коммуникационных сетей. Уже имеется инвестор, непременным условием которого является наличие подъездного железнодорожного пути. Интерес сфокусирован на производственном компоненте деятельности, а не на коммерческом; заключением стало то, что введение новых технологий принесет скорую прибыль. Предоставляется услуга «единого окна» (комплексного обслуживания), таким образом, регистрация компании здесь возможна всего за один день. Имеются службы таможенного обслуживания, юридического содействия, банковских услуг. Это единственная СЭЗ, успешно функционирующая в регионе Центральной Азии. К производству применена нулевая ставка налогообложения, нет таможенных пошлин (0,15% из фондов розничной торговли отчисляется на таможенное декларирование и 2% на развитие инфраструктуры). Производятся небольшие самолеты на 4 посадочных места и вертолеты. Также установлены хорошие связи с СЭЗ в Дубай. Существует потребность в ЛЦ-ре, так как, к примеру, отправка товаров в Канаду занимает длительное время.

### **3.3.3. Таджикистан**

После присоединения Афганистана к ОМС в 2005 году и завершения строительства автомобильного моста через реку Пяндж (в августе 2007г) Таджикистан, будучи внутриконтинентальной транзитной страной, сейчас представлен одним из ключевых звеньев в цепи международного транзита между Китаем - глубоководными портами Бандер-Абаса и Карачи – Центральной Азией – и далее. Осознавая то, что 45-50% экспортных грузов перевозятся автомобильной дорогой, где часть грузов составляет скоропортящаяся продукция (более чем 200 000 тн в год), данный вопрос следует принять во внимание, как один из наиболее важных.

Сеть грузовых терминалов Таджикистана на текущий момент не развита. В Душанбе, Худжанде, Курган-Тюбе уже они построены и эксплуатируются с производственным оборотом в 100-150 грузовиков/день. Предусматривается введение соответствующих таможенных процедур на терминале.

АБР финансирует исследование по развитию транспортной стратегии, получателем которого является МТК Республики Таджикистан. В 2006г. разработан и утвержден новый национальный закон о грузовой экспедиторской деятельности.

#### **Грузовой железнодорожный терминал Душанбе - 2**

Посещение терминала состоялось 10 апреля 2008г. Грузовой железнодорожный терминал занимает около 17,5 га земли, не располагает складскими помещениями, но вблизи объекта есть несколько старых складов. Имеется 1 кран грузоподъемностью 40-футов, 1 кран – в 20 футов, 8 кранов – в 5-8 футов (4 из них универсальны), 1

## Р2706 ЦЕНТРАЛЬНАЯ АЗИЯ. ОТЧЕТ О ЛОГИСТИЧЕСКИХ ЦЕНТРАХ

мобильный кран. Терминал довольно загружен, импортируются автомобили, бывшие в употреблении, для которых требуется парковочная территория.

По программе Тасис рич-стакеров предоставлено не было, каждый день по железной дороге на терминал доставляются 12-15 контейнеров из Китая, России, Кореи, Бандер-Аббаса (на терминале есть свои собственные 20- и 40-футовые контейнеры).

### 3.3.4. Узбекистан

#### Общая информация о грузовых терминалах Узбекистана

Чукурсай (расположен к северу от центра Ташкента) – наиболее приемлем для осуществления международных контейнерных перевозок, но он перегружен. Строительство нового железнодорожного терминала в районе Сергели наполовину завершено, пущен в эксплуатацию один кран, что разгружает Чукурсай. В целом, имеются 5 кранов на Сергелийском объекте (4 в стадии подготовки к работе): один для обработки 40-футовых контейнеров и 4- для 20-футовых. Основным приоритетом является Сергелийский терминал (партнерская компания «Узвнештранс»). Ташкент-товарный – терминал второстепенной приоритезации (планируется закупка рич-стакера; одна из Российских компаний осуществляет здесь экспортно-импортные операции).

Ежегодный грузопоток в контейнерах, проходящий на этих терминалах, выглядит нижеследующим образом:

Чукурсай: 50.000 контейнеров / год, но он сверхзагружен

Сергели: 30.000 контейнеров / год, также перегружен

Т-товарный: 5.000 контейнеров / год, ожидается увеличение до 30 000 посредством установки нового оборудования (рич-стакера)

В дополнение:

Сергели: 20.000 вагонов с сыпучими грузами в год (х 60 тн в каждом вагоне), существует специальный поъемный путь для разгрузки полукрытых вагонов с боковой стороны.

Чукурсай: нет сыпучих видов грузов, функционирует только для обработки контейнеров, нет складских помещений, имеется лишь контейнерный парк.

Товарный: грузовой поток.

Разработка и модернизация транспортного сектора является государственным приоритетом, подчеркивая высокую степень зависимости городского населения от общественного транспорта и важность внутренней и внешней торговой деятельности для экономики. Осуществляется реструктуризация национальных железных дорог, Узбек темир йуллари, что приводит к закрытию нецелевых направлений бизнеса, сокращению персонала и рационализации тарифной политики. Товарооборот по железной дороге составляет 66% всей доли перевозимых в республике грузов. В 2006 году было перевезено более 50 млн тн грузов, что на 9% больше чем в прошлом году. В результате, оборот грузов компании увеличился на более чем 1,2 млрд тн-км и составил 19,28 млрд тн-км. Национальная акционерная железнодорожная компания «Узбекистон темир йуллари» - важная действующая структура в транспортном секторе Узбекистана. Железнодорожная система транспортирует громадное количество международного груза. Согласно показателям 2005 года, узбекистанский импорт достиг 4,0 млн тн, экспорт – 4,7 млн тн, транзит 8,0 млн тн. Общая эксплуатационная протяженность железных дорог составляет 4014 км, включая 430 км двусторонних, 594 км дорог электрифицировано. В 2006 году автомобильным транспортом доставлено 696 977,2 тыс. тн, где грузовой оборот составлял 16693,3 млн. тн-км.

АБР в конце 2006 года завершил работу над написанием Стратегии развития

транспортного сектора Узбекистана. Данная стратегия была одобрена правительством Узбекистана в ноябре 2006г.

Размещение потенциальных логистических центров в Узбекистане, согласно предложениям Агентства международных экспедиторов Узбекистана.

В дополнение к тем месторасположениям, что упомянуты в отчете АБР (в Стратегии развития транспортного сектора Узбекистана):

1. Чукурсай (направление к Келесу/Казахстану).
2. Бухара (направление к Туркменистану и порту Актау).
3. Андижан (направление к Китаю через Иркештам).
4. Термез (направление к Афганистану).

АМЭУз предлагает строительство также другого потенциального терминала близ Ташкента:

1. Чукурсай (направление к северу Келеса, где можно производить обработку 20 и 40 футовых контейнеров) – 70% от всего объема грузов
2. Грузовая станция -II/Восток (20% от всего объема грузов)
3. Сергели/Юг (10 % от всего объема грузов), специализация в обработке сыпучих видов грузов, складские помещения работают не в полную загрузку.

- На текущий момент расширение Чукурсайского контейнерного терминала невозможно. АМЭУз предлагает принять во внимание вариант строительства Сергелийского или Янгиюльского логистического терминала (находится в 30 км к югу от Ташкента, в 2002 году разработано ТЭО при содействии организации KWK и правительства Германии). Все это должно быть более эффективным вследствие наличия достаточных площадей для преобразования.

Железнодорожный терминал Ташкент-товарный

Посещение производственного участка состоялось 12 марта 2008г. Имеющаяся площадь составляет около 16,5 га, но достаточной земли для расширения нет, инфраструктура устарела. Основные виды деятельности сфокусированы на хранении грузов в соответствии с их классификацией. Для этих целей на терминале имеются 20 складских помещений, каждый из которых имеет свою собственную подъездную железнодорожную ветвь, позволяющую осуществлять погрузку и разгрузку внутри складского помещения.

Основной путь разделен на 4 ветви. Терминал спланирован в целях обработки грузов, конечным пунктом следования которых является Узбекистан. Погрузочно-разгрузочные работы транзитных грузов на терминале не осуществляются. Все склады требуют реконструкции или скорее требуют нового строительства (с нуля) для увеличения высоты (12 м вместо 5м). На настоящий момент 3 складских помещения, общей квадратной площадью 2250 кв.м. (750 кв.м. каждый) находятся на этапе крупномасштабной реабилитации, финансируемой из бюджета компании.

Реконструкция осуществляется в соответствии с европейскими стандартами, основной целью которой является обеспечение особого температурного режима. Однако восстановительные работы приостановлены в связи с недостатком финансовых фондов от международных доноров или частных инвесторов (ГЧП или частное инвестирование).

Краны для обработки 3-5 тн контейнеров следует демонтировать. Территория, занятая под погрузку 3-5 тонных контейнеров, должна быть расчищена, так как контейнеры подобного объема более не используются. Данное расположение приемлемо для городской логистики (так как расположено близ городского центра).

Владелец и оператор объекта – Узтемируйлконтейнер, Акционерная компания государства и железных дорог, имеющая филиалы в Бухаре (не является приоритетом для обновления), Термезе, Андижане, Ташкенте, Фергане (г.Коканд), Нукусе и Карши, но не имеющая представительства в Навои (ст.Тинчлик, где правительство страны планирует строительство ЛЦ-ра, имеющее статус первоочередной приоритетности).

Здесь могут обрабатываться контейнеры объемом 3-5-20-40. На терминале расположено совместное узбекско-российское предприятие (Узтемирконтейнер с узбекской стороны, компания ДВТГ с Российской). В эксплуатации имеются 5 погрузчиков производства Японии (Мицубиси).

**Железнодорожный терминал Чукурсай**

**ФОТО 6. ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЙ ТЕРМИНАЛ ЧУКУРСАЙ**



Приемлем для обработки 20 и 40 футовых контейнеров		
Общая квадратная площадь грузового двора	-	18,9 га
Кол-во платформ для обработки крупно-, среднетоннажных и сыпучих грузов	-	5
Общая площадь платформ	-	43100 кв.м.
Мощность грузооборота для крупнотоннажных контейнеров (в 2 уровня)	-	1200
Ежедневная пропускная способность по крупнотоннажным контейнерам	-	300
Способность для одновременного размещения вагонов	-	141
Количество подъездных путей	-	13
Общая протяженность	-	7 км
Наличие электрических козловых кранов	-	8
5-тн погрузочной способностью	-	2
10 -тн погрузочной способностью	-	1
20 -тн погрузочной способностью	-	3
30 -тн погрузочной способностью	-	1
32 -тн погрузочной способностью	-	1
Наличие колесных мобильных мощностей для разгрузки	-	1
Наличие рич-стакеров	-	1

Посещение производственного участка состоялось 12 марта 2008года. Терминал принадлежит Открытому акционерному обществу «Узтемирконтейнер». Компания является транспортно-экспедиторским контейнерным оператором «Узбекских железных дорог (Узбектемирийуллари), вовлечена в сферу международного и внутреннего грузового транспорта. На текущий момент 90% активов компании выставлено на тендер. Общая площадь занимаемой территории составляет 18,9 га. Имеются 2 крана для обработки 20-футовых контейнеров производства России и один для обработки 40-футовых контейнеров производства Германии. Также имеется кран, способный



обрабатывать 3-5 тн контейнеры, который практически не используется в настоящее время.

Все имеющиеся в наличии производственные мощности эксплуатируются более 30 лет, главным образом, для обработки транзитных грузов, и находятся в изношенном состоянии, что зачастую является причиной поломок. Входная ж-д ветка имеет разводку на 12 ж-д путей, на одном из которых (11 путь) смонтированы все эксплуатируемые краны (кроме 3-х и 5-ти тонного).

За 1,5 часа обрабатываются 23 платформы с контейнерами. Имеются возможности увеличить производительность терминала в 2 раза (площадь, персонал для 3-х рабочих смен) при условии приобретения нового крана для обработки 40 футовых контейнеров. Дополнительное и существенное преимущество (независимая подача платформ на терминал) даст приобретение одного маневрового тепловоза, закрепленного за эксплуатационно-технической службой терминала, в целях самостоятельного планирования погрузочно-разгрузочных работ и сокращения времени ожидания. На территории терминала размещены компании, арендующие площади под контейнерную обработку грузов и оказание технического содействия по ремонту и эксплуатации ж-д вагонов и оборудования, имеющие собственные производственные мощности. Это - компания «Шоштранс» и частная вагоноремонтная служба.

#### ФОТО 7. ЧУКУРСАЙ



Железнодорожный терминал Чукурсай, главным образом, эксплуатируется компанией Шоштранс. Компания Шоштранс располагает своим складским помещением, собственным парком и новыми рич-стакерами. Согласно мнению Шоштранса, Чукурсай является самым удачным местом для удовлетворения нужд Ташкента и области.

Шоштранс – совместное российско-швейцарское предприятие с государственной долей, которое по сути означает положительный пример ГЧП. Компания начала свою деятельность в 1994г. 5 лет назад был очень ограниченный объем работы, сейчас охват деятельности растет вследствие стремительного развития текстильного производства, по прогнозам, ожидается рост экспорта («Daewoo Textile»).

Импорт из Китая возрос вдвое. Шоштранс владеет частью терминала Чукурсай (15 000 кв.м.) и производительность достигает 600 контейнеров в месяц. 32%-ная доля принадлежит узбекистанским партнерам, а компания «Транссибирский экспресс» является партнером с российской стороны. Партнером со швейцарской стороны является компания «Transrail», с узбекистанской – Узбекские железные дороги. Компания приносит прибыль, хотя для расширения требуется дополнительные фонды финансирования.

Возраст парка грузовиков составляет 12 лет, таким образом, планируется их обновление. Если предоставится возможность расширить предприятие до 30 грузовиков, компания сможет обеспечить полномасштабную деятельность до Ферганы, избегая необходимости пересечения территории Таджикистана. Только Шоштранс имеет на терминале Чукурсай пропускную способность в 600 контейнеров в месяц, предоставляющих фабрикой Асака (Daewoo). Они используют маршрут через перевал Камчик в направлении к Фергане – Андижану, где расположена фабрика (происхождение: Корея, Китай).

### **Хлопковый терминал Бухара**

Посещение участка состоялось 13 апреля 2008г. Бухара является зоной производства зерновых и хлопка, орошение земель идет из Арала и рек, хотя засоленность почв является здесь проблемой.

Хлопковый терминал Бухара ориентирован только на хранение хлопковолокна и загрузку его в вагоны для отправки на дальние расстояния, а также на грузовые транспортные средства (меньшая часть) на короткие расстояния. Здесь также в некоторой степени производится обработка контейнеров по небольшим объемам загрузки и исключительно хлопковолокна. Занимаемая площадь терминала – 19 га. Имеются складские помещения для хранения хлопка, крытая площадь складов 35 000 кв.м. Для расширения дополнительной земли нет.

Девять предприятий производят хлопковолокно в районе Бухары в радиусе 70 км (в год 125 000 тн.), хлопок поступает на Бухарский терминал для консолидации и повторной загрузки на дальние расстояния (в железнодорожных составах). Грузовики, главным образом, используются для поступающего хлопковолокна, кроме Каракольского района, откуда хлопок приходит по железной дороге. Вагонопогрузка осуществляется с боковой части 18 вилочными погрузчиками и рич-стакерами. Хлопковый терминал оснащен двумя мощными кранами (Калмар) для осуществления загрузки контейнеров (заполняемых хлопком). Терминал представляет собой хорошо организованный и полностью оснащенный производственный объект, где имеются мощности для хранения хлопка,

приобретенного у клиентов. За пределами терминала дополнительных земель нет (она находится в частном владении), около терминала также расположена нефтеочистительная база. ТРАСЕКА в рамках донорской помощи предоставила для Бухарского хлопкового терминала оборудование (рич-стакер). Следует подчеркнуть плохое состояние подъездной автомобильной дороги по причине сильных прошлогодних заморозков.

#### **Бухарский дочерний терминал компании «Узтемирйулконтейнер»**

Посещение терминала состоялось 13 марта 2008г. Деятельность терминала на 80% сфокусирована на приеме лесоматериалов, приходящих на терминал в железнодорожных вагонах из Бухары-2 (находящегося в 2 км) в целях разгрузки с вагонов и погрузки на автомобильный грузовой транспорт, и дальнейшего распределения внутри города. Складских помещений нет, крытых площадей тоже нет, имеется лишь ангар.

Трафик составляет 4-5 контейнеров в день по железной дороге и 7 вагонов в день из России, Казахстана, затем происходит разгрузка непосредственно на грузовики и вывоз на рынок Бухары. Занимаемая территория – 12,8 га. Дополнительных земель для расширения нет. Имеются 3 крана для обработки контейнеров и один – подлежащий сборке. Есть один повышенный путь для осуществления вагонных погрузочно-разгрузочных работ. Данный терминал не достаточно загружен.

#### **Терминал Навои (станция Тинчлик, в 15 км от г.Навои)**

##### Терминал Тинчлик (близ города Навои)

Предназначен для обработки 20 и 40 футовых контейнеров

Общая площадь грузового двора	-	4,9 га
Кол-во платформ для крупно-, среднетоннажных контейнеров и сыпучих грузов	-	1
Общая площадь платформы	-	5760 кв.м.
Произ.способность грузооборота для среднетоннажных контейнеров	-	364
Произ.способность грузооборота для крупнотоннажных контейнеров	-	132
Ежедневный объем обработанных среднетоннажных контейнеров	-	177
Ежедневный объем обработанных крупнотоннажных контейнеров	-	60
Способность единовременного размещения вагонов	-	10
Кол-во подъездных путей	-	1
Общая протяженность	-	150 м
Наличие электрических козловых кранов:		
12.5 тонной погрузочной способностью	-	1

## P2706 ЦЕНТРАЛЬНАЯ АЗИЯ. ОТЧЕТ О ЛОГИСТИЧЕСКИХ ЦЕНТРАХ

20 тонной погрузочной способностью	-	1
Наличие складских помещений:		
Склад общего назначения	-	1
Общая площадь склада	-	781 кв.м.
Общая высота	-	6 м

Нижеследующая информация предоставлена компанией «Узтемирйулконтейнер» 13 марта 2008г., так посещение участка не состоялось.

Общая площадь 4.9 га. Имеются два крана (один из них находится в резерве). На данный момент кран мощностью 25тн находится в эксплуатации. Мощность другого крана в резерве – 16 тн. Терминал функционирует только для целей обработки контейнеров. Во времена Советского Союза терминал использовался для нужд металлургического комбината, расположенного приблизительно в 5км от объекта. Работа комбината прекращена, и администрация терминала готовит пакет документов на право осуществления экспорта урана.

На терминале обрабатываются 4-5 контейнеров в день объемом 20-40 футов. Терминал предоставляет некоторые виды услуг для завода «НТМК» в качестве консультанта, логистического характера, грузового экспедирования, промывки вагонов. Станция Навои/Тинчлик имеет дело с перевозкой негабаритного производственного оборудования. Имеются две железнодорожные линии. Одна из них предназначена для контейнерных перевозок, другая (повышенный путь) – для сыпучих грузов. Возможности для расширения нет.

Город Навои расположен близ старинного Шелкового пути. Население города насчитывает 117 600 человек (данные 1999г). Город расположен на широте 40 5'4N и долготе 65°, высота над уровнем моря 382 м., является столицей области, находится на участке жел.дороги, связующей Самарканд и Бухару (станция Тинчлик), около 420 км от Ташкента, и назван в честь национального героя Узбекистана. Старое название города – Кармана. С Ташкентом установлено авиасообщение. В области расположены производства тяжелой промышленности (золотодобывающее предприятие, производство химикатов, текстильной продукции, продуктов питания, скоропортящихся товаров). Самая крупная золотодобывающая шахта также расположена близ города (Мурунтау). Существует потребность экспедирования товаров, произведенных здесь на экспорт в Европу, через порты Туркменбаши, Актау, или Иран – в Турцию. Планируется строительство нового ЛЦ-ра, согласно правительственному решению (не предложено в стратегии АБР, как потенциальное место расположения ЛЦ-ра, но предложено со стороны Правительства и озвучено Национальным секретарем ТРАСЕКА г-ном Бурановым).

### Терминал Сергели

Предназначен для обработки 20 и 40 футовых контейнеров		
Общая площадь грузового двора	-	21,7 га
Кол-во платформ для крупнотоннажных контейнеров и сыпучих грузов	-	3

Р2706 ЦЕНТРАЛЬНАЯ АЗИЯ. ОТЧЕТ О ЛОГИСТИЧЕСКИХ ЦЕНТРАХ

Общая площадь платформ	-	29100 кв.м.
Ежедневный объем обработанных крупнотоннажных контейнеров	-	120
Способность единовременного размещения вагонов	-	85
Кол-во подъездных путей	-	5
Общая протяженность	-	1275 м
Наличие электрических козловых кранов:		9
5 тонной погрузочной способностью	-	1
10 тонной погрузочной способностью	-	3
12,5 тонной погрузочной способностью	-	3
25 тонной погрузочной способностью	-	1
32 тонной погрузочной способностью	-	1
Наличие повышенного пути для обработки сыпучих грузов	-	1
Наличие складских помещений общего назначения:	-	1
Общая площадь склада	-	846 кв.м.

**Термез**

Посещение производственного участка отменено по причине штормового предупреждения, вследствие чего был отменен вылет в Термез. Термез (основанный Александром Македонским) – город, расположенный на реке Амударья на границе с Афганистаном. Это единственный пункт, располагающий железной дорогой и автомобильным мостом (мост «Дружба») для пересечения из Узбекистана в Афганистан (Кабул и Мазари-шариф).

Предназначен для обработки 20 и 40 футовых контейнеров		
Общая площадь грузового двора	-	3,8 га
Кол-во платформ для средне- и крупнотоннажных контейнеров и сыпучих грузов	-	1
Общая площадь платформы	-	2330 кв.м.
Произ.способность грузооборота для среднетоннажных контейнеров	-	126
Произ.способность грузооборота для крупнотоннажных контейнеров	-	200
Ежедневный объем обработанных среднетоннажных контейнеров	-	177
Ежедневный объем обработанных крупнотоннажных контейнеров	-	60
Способность единовременного размещения вагонов	-	15
Кол-во подъездных путей	-	3
Общая протяженность	-	225 м
Наличие электрических козловых кранов:		2
6,3 тонной погрузочной способностью	-	1
32 тонной погрузочной способностью	-	1
Наличие повышенного пути для обработки сыпучих грузов	-	1

Наличие складских помещений общего назначения	-	1
Общая площадь склада	-	72 кв.м.
Высота	-	3,5 м
Наличие пневмоколесного погрузчика	-	1

#### **«БК Интранс» - автодорожный терминал, Ташкент**

Посещение производственного участка состоялось 17 марта 2008г. Прежнее название БК Интранс – Узинтранс, является инициатором международных автомобильных перевозок в Узбекистане. Автомобильный транспорт имеет 70% долю в сфере национального транспорта Узбекистана, он более гибок, чем железнодорожный. БК Интранс – единственная 100%-но частная компания, имеющая 70 прицепов и полуприцепов. Основными пунктами назначения для экспорто-ориентированной продукции являются Иран, Турция, Афганистан, Россия. Из Турции грузовики имеют возможность обратной загрузки, а из Афганистана они возвращаются порожними. Тариф перевозки по маршруту Ташкент – Стамбул – Ташкент (продолжительностью 20 дней) составляет 12 000 долларов США.

Проблемой в деятельности являются повышенные налоговые выплаты в случаях приобретения единиц транспорта для обновления парка, а также трудности, связанные с отсутствием запасных частей и должного уровня тех.поддержки. По этой причине, нет возможности обновить парк и тем самым, компания не может конкурировать с иранскими, турецкими перевозчиками. В компанию поступают многочисленные заявки, но желания приобретать новые дополнительные грузовики нет из-за высоких таможенных пошлин на ввод единиц транспорта. Стандарт имеющихся в наличии грузовиков соответствует стандарту Евро-1, которые со следующего года не будут допускаться в Россию.

Грузооборот в тоннах: 2.500 тн перевезено за рубеж в 2007г. Около 82 000 тн перевезено в 2007г. внутри республики только автомобильным транспортом (на расстояние от 300 до 5.000 км).

Имеется международный многоязычный департамент для осуществления экспедиторской деятельности (хороший уровень повышения квалификации) со всеми условиями, коммуникационными сетями и офисными зданиями. Занимаемая территория довольно больших размеров (8,5га), находится на периферии Ташкента, имеются складские помещения - 14 000 куб.м. Компания «Мерседес» предпринимала попытки обсуждения возможного размещения своего центра тех.обслуживания на базе предприятия. Имеется возможность расширения на 30-40га. На территории БК Интранс могут парковаться до 200 грузовиков. Планируется строительство ЛЦ-ра со складскими помещениями на основе самофинансирования (СП Узкитайдортранс).

Компания обладает особой транзитной способностью на маршруте Китай – Афганистан. Турецкие и иранские грузовики не допускаются к пересечению Камчикского перевала в связи с резким градусом уклона (не соответствует стандартам МСАТ). Таким образом, турецкие и иранские водители перегружают товары на автомобили БК Интранс для

P2706 ЦЕНТРАЛЬНАЯ АЗИЯ. ОТЧЕТ О ЛОГИСТИЧЕСКИХ ЦЕНТРАХ

дальнейшего следования через Камчикский перевал.

**Компания «KN Ibrakom FZCO (KUEHNE + NAGEL)»**

700063 Узбекистан, Ташкент, ул.Нукусская 4, 1-ый проезд проезд

Эл.почта: [info.Tashkent@kuehne-nagel.com](mailto:info.Tashkent@kuehne-nagel.com)

[www.kuehne-nagel.com](http://www.kuehne-nagel.com)

Компания KN Ibrakom подписала контракт на управление хлопковым терминалом "Акалтынская ВНР" / Сырдарьинская область, работает в режиме «Свободный склад», способность хранения 50,000 мт хлопка. Осуществляет доставку сырья в страны СНГ, Европы, Центральной Азии и Дальнего Востока.

Компания располагает контейнерным терминалом площадью 10 000 кв.м., собственным погрузочно / разгрузочным оборудованием для обработки 20-30тонных контейнеров. Общая площадь терминала 200 000кв.м.





Наличие своего собственного подъездного ж-д пути протяженностью 1,4 км, а также современного оборудования для обработки контейнеров, такого как 18 вилочных погрузчиков, квалифицированного персонала, позволяет осуществлять прием, погрузку и разгрузку хлопковолокна и различных транзитных грузов в 20-ти и 40-футовые контейнеры, для дальнейшей перевозки железнодорожным и автомобильным транспортом в кратчайшие сроки.

### 3.3.5. Сводные таблицы данных по характеристикам посещенных грузовых центров

#### Казахстан

ХАРАКТЕРИСТИКИ		НАИМЕНОВАНИЕ ПОСЕЩЕННОГО ГРУЗОВОГО ЦЕНТРА				
		Железнодорожный терминал Астана	Терминал Алматы-1	Ж-д терминал порт Актау	"Астана-Контракт" мультимодальный ЛЦ	ЛЦ ДАМУ, мультимодальный, Алматы
Месторасположение	Географическое положение	Пригород Астаны	Пригород Алматы	Порт Актау	Пригород Алматы	Пригород Алматы
	Большой показатель спроса (потребление - крупный город) или производство (промыш.комплекс, горнодобыча, сельское хоз-во, и т.д.) близ участка	Крупный город (удовлетворение спроса)	Крупный город (удовлетворение спроса)		Крупный город (удовлетворение спроса)	Крупный город (удовлетворение спроса)
	Крупные транзитные коридоры и/или базовые КПП, расположенные рядом с участком	ДА		Перегрузка, транзит	ДА	ДА
	Близ портов	НЕТ	НЕТ	Непосредственно на участке	НЕТ	НЕТ
	Близ ж-д терминалов	Непосредственно на участке	Непосредственно на участке	Соединение с ж-д	Соединение с ж-д	Соединение с ж-д



Р2706 ЦЕНТРАЛЬНАЯ АЗИЯ. ОТЧЕТ О ЛОГИСТИЧЕСКИХ ЦЕНТРАХ

	ВЛАДЕЛЕЦ	КЕДЕН Транссервис	КЕДЕН Транссервис	Администрация порта	Астана Контракт	ДАМУ
	ОПЕРАТОР	КЕДЕН Транссервис	КЕДЕН Транссервис	КАЗТЕМИР ЖОЛЫ	Астана Контракт	ДАМУ
	ПАРАМЕТРЫ, ЗЕМ.УЧАСТКА, СТРОЕНИЙ	24 ГА	-		17 ГА	130 ГА
Описание тех.параметров, функций, произ-нных мощностей	ТИП ГРУЗОВОГО ЦЕНТРА *	Ж-д /Автодорога	Ж-д /Автодорога	Порт / Ж-д /Автодорога	Ж-д /Автодорога	Ж-д /-----
	ОБОРУДОВАНИЕ **		3 крана, 2 рич-стакера			
	Депо для сухопродуктов, а также грузов разных типов	ДА	ДА	НЕТ	ДА 50.000 м <sup>2</sup>	ДА 110.000 м <sup>2</sup>
	Депо для продуктов под контролем темп.режима	НЕТ	НЕТ	НЕТ	ДА	ДА
	Строения общего назначения (напр, банки, гос-цы, почта)	НЕТ	НЕТ	НЕТ	ДА	ДА
	Виды обрабатываемых грузов	Контейн. и сыпучие грузы	Контейн. и сыпучие грузы	Контейн. и сыпучие грузы	Контейн. и сыпучие грузы	Контейн. и сыпучие грузы
	Мощность				60.000 TEU в год	120 вагонов в день + 20 контейнеров в день
Грузовые потоки	Пропускная мощность в год	14.000 контейнеров		1.000 контейнеров		
Степень загрузки	Рейтинг загруженности в соотношении к мощности и габаритными параметрами	Очень высокая степень загруженности	Очень высокая степень загруженности	Низкая степень (НЕТ достаточных объемов)	Высокая степень загруженности Busy	Низкая степень (НЕТ достаточных объемов)
Коммента- рии		Изношенная инфраструк- тура	Изношенная инфраструк- тура	Только 1.000 конт. в год	Крупнейший ЛЦ в эксплуатации в регионе ЦА	Все еще на этапе строит- ва

## Кыргызстан, Таджикистан

ХАРАКТЕРИСТИКИ		НАИМЕНОВАНИЕ ПОСЕЩЕННОГО ГРУЗОВОГО ЦЕНТРА			
		БИШКЕК, Железно- дорожный терминал Аламедин -1	СЭЗ, БИШКЕК	ДУШАНБЕ, Железно- дорожный терминал АББАТ	ДУШАНБЕ-2 Железно- дорожный терминал
Месторасположение	Географическое положение	Пригород Бишкека	Периферия Бишкека	Пригород Душанбе	Пригород Душанбе
	Большой показатель спроса (потребление - крупный город) или производство (промыш.комплекс, горнодобыча, сельское хоз-во, и т.д.) близ участка	Крупный город и производство (удовлетворение спроса)	Производство	Крупный город и производство (удовлетворение спроса)	Крупный город и производство (удовлетворение спроса)
	Крупные транзитные коридоры и/или базовые КПП, расположенные рядом с участком	ДА	НЕТ	ДА	ДА
	Близ портов	НЕТ	НЕТ	НЕТ	НЕТ
	Близ ж-д терминалов	Непосредственно на участке	НЕТ	НЕТ	Непосредственно на участке
ВЛАДЕЛЕЦ	Кыргызские железные дороги	СЭЗ	АББАТ	Таджикские железные дороги	
	ОПЕРАТОР	Кыргызские железные дороги	СЭЗ	АББАТ	Таджикские железные дороги
ПАРАМЕТРЫ, ЗЕМ.УЧАСТКА, СТРОЕНИЙ	-	332 га	2,5 га	17,5 га	
Описание тех.параметров, функций, производственных мощностей	ТИП ГРУЗОВОГО ЦЕНТРА *	Ж-д /Автодорога	Автодорога	Автодорога	Ж-д /Автодорога
	ОБОРУДОВАНИЕ **	7 кранов, рич-стакеры	Вилочные погрузчики	Вилочные погрузчики	11 кранов
	Депо для сухопродуктов, а также грузов разных типов	ДА	ДА	Небольшой объем	НЕТ
	Депо для продуктов под контролем темп.режима	НЕТ	НА	НЕТ	НЕТ
	Строения общего назначения (напр, банки, гос-цы, почта)	НЕТ	ДА	В некоторой степени	НЕТ
	Виды обрабатываемых грузов	Контейн. и сыпучие грузы	Контейн. и сыпучие грузы	Контейн. и сыпучие грузы	Контейн. и сыпучие грузы
	Мощность				
Грузо вые потоки	Пропускная мощность в год	7.000 вагонов		-	5.500 контейнеров
Степень загрузки	Рейтинг загруженности в соотношении к мощности и габаритными параметрами	Высокая степень загруженности	Низкая степень (НЕТ достаточных объемов)	Низкая степень (НЕТ достаточных объемов)	Высокая степень загруженности
Комментари		2 складских помещения		Некоторые мощности общ.назначения	Складов нет

Узбекистан

ХАРАКТЕРИСТИКИ		НАИМЕНОВАНИЕ ПОСЕЩЕННОГО ГРУЗОВОГО ЦЕНТРА				
		Чукурсай, Ташкент	Ташкент-товарный	Хлопковый терминал, Бухара	Сергели, Ташкент	БК Интранс
	Географическое положение	Расположен к северу от пригорода Ташкента	Центр Ташкента	Периферия Бухары	Южная часть пригорода	Пригород Ташкента
	Большой показатель спроса (потребление - крупный город) или производство (промыш.комплекс, горнодобыча, сельское хоз-во, и т.д.) близ участка	Крупный город и производство (удовлетворение спроса)	Спрос центра Ташкента	Bukhara city consumption and cotton production area	Спрос города Ташкента	Спрос города Ташкента
	Крупные транзитные коридоры и/или базовые КПП, расположенные рядом с участком	Близ границы – Узбекистана и Казахстана	НЕТ	ДА	ДА	ДА
	Близ портов	НЕТ	НЕТ	НЕТ	НЕТ	НЕТ
	Близ ж-д терминалов	Непосредственно на участке	Непосредственно на участке	Непосредственно на участке	Непосредственно на участке	НЕТ
ВЛАДЕЛЕЦ	Узтемирийул контейнер	Узтемирийул контейнер	Узвнештранс	Узтемирийул контейнер	БК Интранс	
	ОПЕРАТОР	Шоштранс и др.	Узтемирийул контейнер	Узвнештранс	Узтемирийул контейнер	БК Интранс
ПАРАМЕТРЫ, ЗЕМ.УЧАСТКА, СТРОЕНИЙ	18,9 га	20 га	1,7 га	21,7 га	8,5 га	
ТИП ГРУЗОВОГО ЦЕНТРА *	Ж-д /Автодорога	Ж-д /Автодорога	Ж-д /Автодорога	Ж-д /Автодорога	Автомоб. терминал	
ОБОРУДОВАНИЕ **	2 крана для 20-фут.контейнеров, 1 кран для 3-5-футовых контейнеров	крана для 20-40 фут.контейнеро в и для 3-5-футовых контейнеров	18 вилочных погрузчиков и рич-стакеров, большое кол-во кранов	1 кран для 3-футовых контейнеров, 3 крана для 12,5 тн, 1 кран для 25тн 1 кран для 32тн	НЕТ кранов	
Депо для сухопродуктов, а также грузов разных типов	немного	Очень устаревшие (20)	Бол-ое кол-во, новые (35.000 M <sup>2</sup> )	один 846 м <sup>2</sup>	ДА	
Депо для продуктов под контролем темп.режима	НЕТ	НЕТ	НЕТ	НЕТ	НЕТ	
Строения общего назначения (напр, банки, гос-цы, почта)	НЕТ	НЕТ	НЕТ	НЕТ	Пред-ся некоторые виды услуг	
Виды обрабатываемых грузов	Контейн. и сыпучие грузы	Контейн. и сыпучие грузы	Только хлопок	Контейн. и сыпучие грузы	Контейн. и сыпучие грузы	
Мощность	23 контейнерн. Платформы за 1,5 часа			120 конт. в день, 85 вагонов		

Р2706 ЦЕНТРАЛЬНАЯ АЗИЯ. ОТЧЕТ О ЛОГИСТИЧЕСКИХ ЦЕНТРАХ

°	Пропускная мощность в год	300 конт в день, 141 вагон в день		125.000 тн		85.000 тн
тепень загрузки	Рейтинг загруженности в соотношении к мощности и габаритными параметрами	Очень высокая степень загруженности	Невысокая степень загруженности	Очень высокая степень загруженности в сезон	Достаточно загружен	Низкая степень загруженности
Комментарии		Краны в изношенном состоянии, терминал необходимо приватизировать, 12 ж-д путей, ШОШТРАНС и иные орг-ции арендуют площади	4 ж-д линии, множество устаревших складских помещений, устаревшее оборудование	Хорошо организован и оборудован	Старые краны, складов НЕТ	НЕТ ж-д соединения, Только автомобильная дорога, частный, крытая площадь – на реконструкции

\* АВТО Ж-Д МОРСК. БИМОДАЛ.

\*\* краны, стакеры, контейнеровозы

МУЛЬТИМО-ДАЛЬНЫЙ

3.3.6. Функции, выполняемые на каждом из производственных участков

В нижеследующей таблице кратко представлены функции, выполняемые на каждом из производственных участков. Степень, или качество, выполняемых функций не приведены в данном отчете (данная задача будет являться целью нового проекта, находящегося в стадии проведения тендерных процедур).

НАИМЕНОВАНИЕ ГРУЗОВОГО ЦЕНТРА	Внутр.контейнерные ICD депо и CFS груз.станции	Зона обработки контейнеров с импортным грузом	Индустриальный парк	Зона обработки контейнеров с экспортным грузом	Особая экономическая зона	Логистические услуги и услуги добавленной стоимости	Консолидация грузов	Распределение грузов	Очистка грузов и инспектирование, оплата налогов	Хранилище	Интермодальные соединения
Ташкент-товарный (ж/д)	+							+	+	+	+
Ташкент-Чукурсай (ж/д)	+							+	+	+	+
Ташкент-Сергели (ж/д)	+							+	+	+	+
Бухарский хлопковый терминал	+			+		+	+	+	+	+	+
Бухарский ж/д контейнерный терм-л и тер-л для грузов общего назначения	+							+	+		+
БК Интранс – автодорожный терминал	+						+	+	+		-
Алматы-1 (ж/д)	+						+	+	+	+	+
ЛЦ Даму, Алматы (мультимодальный)	+	+				+	+	+	+	+	+
Достык	+										+
ЛЦ Астана-контракт, Алматы (мультимодальный)	+	+				+	+	+	+	+	+
Хоргос, (а/д терминал, трансграничный)											-
(Даму, Астана)	(+)	(+)				(+)	(+)	(+)	(+)	(+)	(+)
Астана (ж/д терминал)	+							+	+	+	+
Актау, портовый контейнерный терминал					+						+
Аламедин-1, Бишкек, ж/д терминал	+						+	+	+	+	+
Душанбе-2, ж/д терминал	+						+	+	+	+	+
АББАТ, Душанбе, А/д терминал								+	+	+	-
СЭЗ, Бишкек			+	+						+	-

Примечание: КОНТЕЙНЕРНЫЙ ДВОР – часть ICD или CFS, включающий в себя мощности по обработке контейнеров

### 3.3.7. Планируемые ЛЦ-ры

#### ДАМУ, Актобе

ЛЦ "ДАМУ, Актобе" будет построен в северо-западном регионе Казахстана и будет вовлечен в осуществление импортно-экспортных перевозок, имеющих отношение к западным соседям страны. Он будет иметь свою собственную инфраструктуру и индустриальную зону, что позволит ускорить развитие различных производств, находящихся на территории данного логистического центра. Фактором добавленной стоимости является то, что все производственные мощности ЛЦ-ра будут автономными и независимыми от внешних факторов влияния.

Инфраструктура будет включать в себя: отопительную систему, канализационную сеть, оптико-волоконные телекоммуникационные сети, сеть автомобильных и железнодорожных подъездных путей к складским помещениям ЛЦ-ра, маневровочный двор, теплоизоляционный повышенный подъездной путь, системы взвешивания вагонов и грузовиков, контейнерный двор с козловым краном мощностью 40-футов. Склад временного хранения, емкости пожаротушения, передвижное ограждение и видеонаблюдение по всему периметру объекта, место парковки транспортных средств (включая грузовиков евро-стандарта).

Здания и постройки: бизнес-комплекс, столовая, департамент таможенных и брокерских услуг, конференционный зал, отделение медицинской помощи, мотель, отапливаемые гаражи.

Площадь участка, имеющаяся в наличии для строительства торгово-логистического центра (подходящего для хранения товаров оптовой и розничной торговли) - 240 га.

Земельный участок расположен в Актюбинской области (1,5 км от города) вдоль отрезка автомагистрали Самара – Астрахань; близлежащая станция «Алжан» находится в 2,5 км от участка.

#### ЛЦ, планируемый компанией «УЗВНЕШТРАНС» в Сергелинском районе г.Ташкент

Встреча с руководством состоялась 19 марта 2008г. «УЗВНЕШТРАНС» - транспортная экспедиторская компания, основана в 1991г. как Акционерная компания, имеет филиалы во всех регионах Узбекистана. Компания также предлагает услуги таможенных брокеров и оформляет страхование грузов для их координации при консолидации хлопка на терминале в г.Бухара (терминал принадлежит компании). Основным видом грузов является хлопковое волокно, предназначенное к экспорту. Компания является главным игроком в сфере экспорта хлопкового волокна из Узбекистана, тогда как 30% ее деятельности отводится на перевозку металла, удобрений, зерна.

В 1998 году компания организовала совместное предприятие с грузинскими партнерами «УЗ Грузия Транс», в рамках Соглашения ОМС им предоставлялась 5 ~50% скидка по тарифам железнодорожной перевозки. За четырехлетний период по транскавказскому коридору, являющемуся частью коридора ТРАСЕКА, в рамках деятельности вышеупомянутого предприятия было перевезено 270 000 тн.хлопка. Далее скидки больше не предоставлялись и данный маршрут оказался нежизнеспособным. В Узвнештранс в большей степени заинтересованы опять вернуться и работать вдоль данного коридора.

Особое внимание направлено на маршрут Туркменбаши (паромная переправа) до Баку, затем до Поти или от порта Актау паромом до Баку, затем железной дорогой до Поти (продолжительность перевозки составляет 15 дней в обоих случаях). На текущий момент времени компания вынуждена следовать до Бандер-Абаса железной дорогой или до Ильичевска железной дорогой через Казахстан и Россию в течение 25 суток.

Два года назад Президент Республики Узбекистан подписал указ по созданию ЛЦ-ров. Идея появилась в 1998 году. Консалтинговая компания «Доринье» оказывала Узвнештрансу техническое содействие, уже подготовлен генеральный план для строительства ЛЦ-ра в Сергели, строительство на земельном участке площадью 19 га, где крытые складские помещения занимают 50 000 кв.м. (10 м высота), со специальной таможенной зоной и гостиницей. Для складов рефрижераторного типа предусматривается выделение 10 000 кв.м., для складов ТНП (товары народного потребления: электроника, бытовые приборы) – 20 000 кв.м., 10 000 кв.м. для хранения изделий из хлопка (хлопковолокно), 10 000 кв.м. для металла, лесоматериалов и 2 контейнерных двора, автономные в целях ускорения производственных процессов. Все будет профинансировано компанией Узвнештранс, но участие частных инвесторов также приветствуется, так как стоимость проекта довольно внушительная – 15 млн.евро.

Национальная проектная компания «Узтранспром», имеющая опыт работы проектирования ЛЦ-ра в Казахстане, выполнила генеральный план и детальное проектирование для Сергелийского ЛЦ-ра (у них есть представительство в Алматы).

ЛЦ не является частью существующего железнодорожного терминала, но Узвнештранс планирует построить подъездной ж-д путь протяженностью 800м для соединения с магистральной железной дорогой. ЛЦ-р предназначен для международных перевозок и будет первым ЛЦ-ром в Узбекистане, он также будет осуществлять обслуживание всех регионов вплоть до Бухары. Планируется создание второго ЛЦ-ра в Термезе, который будет являться узловым пограничным объектом для Афганистана, Туркменистана и Таджикистана. Планируется, что данный ЛЦ-р будет расположен у речного порта, где осуществляются перевозки на речных судах в Туркменистан, Таджикистан, Афганистан (ограниченные объемы 200 000 тн в год: гуманитарная помощь, древесный уголь, строительные материалы). Мощность порта – 2-3- млн.тн. У компании нет своего парка автотранспортных средств, но планируется его приобретение из бюджета Сергелийского ЛЦ-ра. Используются железнодорожные вагоны или контейнеры (которые имеются в Узбекистане в избытке).

ФОТО 8. НОВЫЙ ЛЦ, ПЛАНИРУЕМЫЙ КОМПАНИЕЙ УЗВНЕШТРАНС В СЕРГЕЛИ

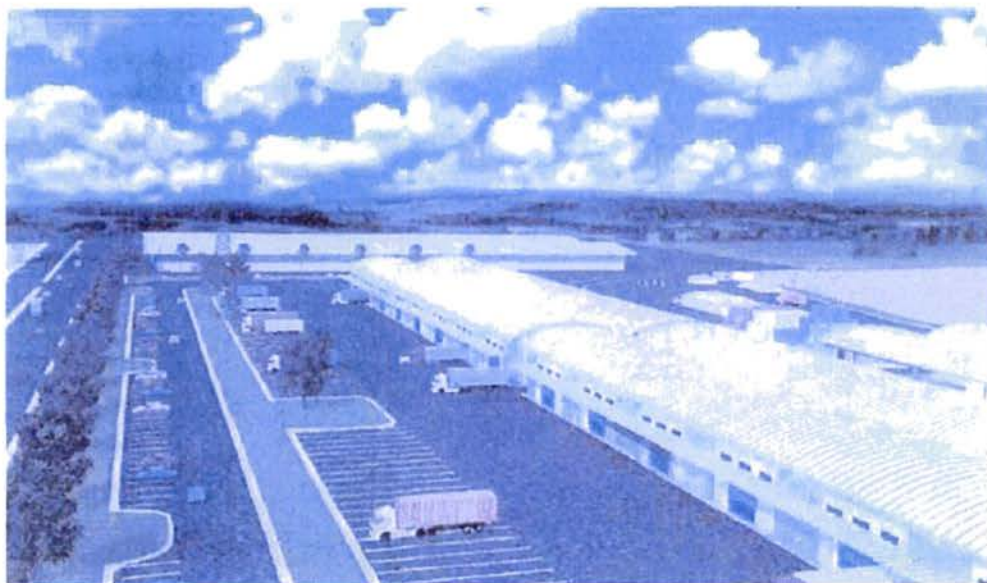
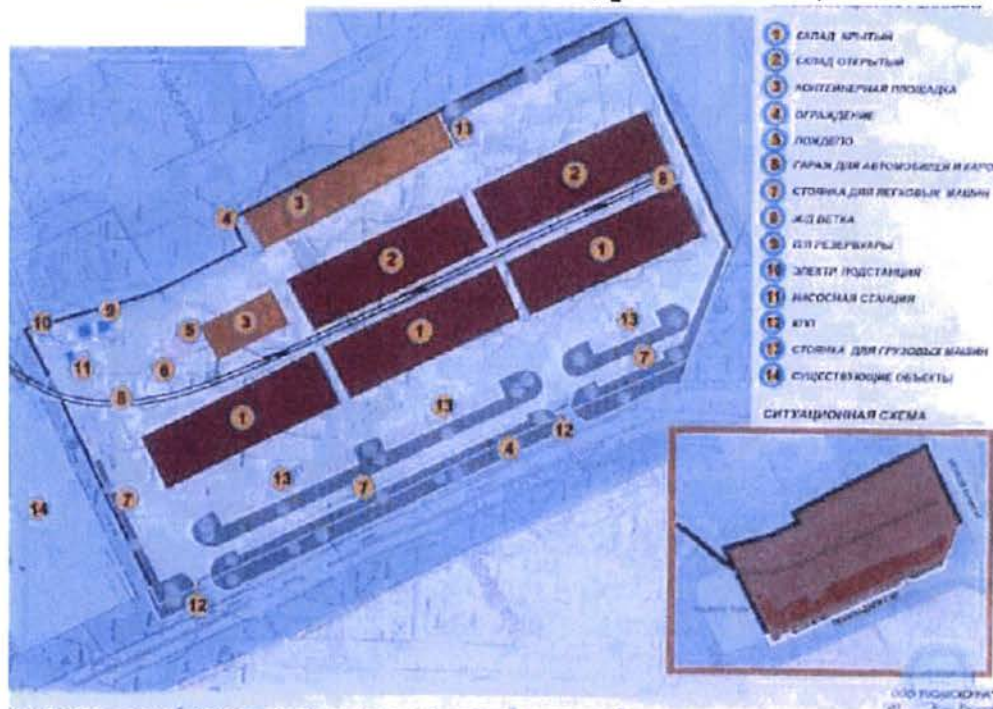


ФОТО 9. ГЕНЕРАЛЬНЫЙ ПЛАН НОВОГО ЛЦ-ра В СЕРГЕЛИ, УЗВНЕШТРАНС





Способы доступа к океанским портам из Узбекистана (источник: Узвнештранс):

Российско-балтийский коридор из Узбекистана – Сарыагаш (Узбекистан-север Ташкента, граница с Казахстаном, граница с Келесом) – Озинки – Посин – Рига, протяженность 4354 км, время в пути – 24 дня, или Оазис (Узбекистан – северо-восток Нукуса, Каракалпакская граница с каазхстаном) – Аксарайская – Посин – Рига, протяженность 3 343 км, время в пути – 19 дней.

Украинский коридор из Узбекистана: Сарыагаш – Озинки – Соловей – Ильичевск (Украина), протяженность 4237 км, время в пути 23 дня, или Оазис –Аксарайская – Успенская – Ильичевск протяженностью 2 964 км, время в пути – 18 дней.

Транскавказский коридор: Фараб (Узбекистан – к югу от Бухары) граница с Туркменией (граница Ходжидавлет) - Туркменбаши - Баку - Потти - Бургас (Болгария), протяженностью 3.750 km, время в пути 20 days.

Северо-Южный коридор: Фараб (Узбекистан) - Серакс - Мешхед - Тегеран - Бафк – Бандар-Аббас (Иран) , протяженностью 2.909 км, время в пути 15-20 дней, (если необходимо пересечь Тегеран - протяженностью 2.109 км, время в пути 16 дней).

Китайский коридор: Сарыагаш – Достык Алашенкоу – Урумчи – Лянжунганг, протяженность 6.631 км, время в пути 38 дней.

**ТАБЛИЦА 8. ОБЪЕМЫ ПЕРЕВОЗИМЫХ ГРУЗОВ "УЗБЕКИСТАНСКИМИ ЖЕЛЕЗНЫМИ ДОРОГАМИ " С ПЕРЕСЕЧЕНИЕМ ГРАНИЦ ЗА ПЕРИОД 2005-2006гг., В ТН**

2005	2006
3.523.282	3.889.874
3.163.009	4.025.811
5.917.060	6.974.310

**ТАБЛИЦА 9. ПЛОТНОСТЬ ПО ВИДАМ ТРАНСПОРТА (%)**

	2004	2005
Авиа экспорт	0.12	0.14
Авиа импорт	0.31	0.35
Авто экспорт	10.18	9.48
Авто импорт	23.85	26.85
Ж/д экспорт	89.69	90.35
Ж/д импорт	75.82	72.78

**ТАБЛИЦА 10. ОБЪЕМЫ ПЕРЕВОЗИМЫХ ГРУЗОВ  
"УЗБЕКИСТАНСКИМИ ЖЕЛЕЗНЫМИ ДОРОГАМИ "  
С ПЕРЕСЕЧЕНИЕМ ГРАНИЦ ЗА 2006г., В ТН**

	Ст. Сарыагаш	Ст. Фараб	Ст.Оазис
Экспорт	2.533.155	1.005.330	351.389
Импорт	3.449.448	85.115	491.248
Транзит	4.338.531	1.722.802	912.977

Расстояния от международного ЛЦ-ра «Ташкент-Сергели»: 24 км от ж-д станции Сергели, 7 км от аэропорта, 3 км от ташкентской кольцевой автодороги, 43 км от границы с Келесом.

### **3.4. Встречи с основными действующими лицами в ходе осуществления миссии**

#### **Встреча с г-ном О.Бурановым – Национальным секретарем ТРАСЕКА в Республике Узбекистан, 16/3/08**

В настоящее время правительство Узбекистана готовит закон о транзите в сферах автомобильного и железнодорожного транспорта. АМЭУз вовлечено в данный процесс разработки законопроекта и принимает участие в проектировании нового логистического проекта. Новое железнодорожное соединение к Термезу 10 км – Мост «Дружба» (бимодальное движение на мосту: ж-д и авто) (станции Галаба оказана поддержка в рамках программы ТРАСЕКА, граница с Афганистаном), затем город Хайратон, 5 железнодорожных ветвей для 250 вагонов, далее в Афганистане железной дороги нет). Подписано трехстороннее соглашение по транзиту вдоль транспортного коридора УЗБЕКИСТАН - АФГАНИСТАН - ИРАН – Мазаришариф – Герат (660 км).

Хайратон находится в 64 км от Мазари-шарифа (Узбекистан разработал проектное предложение, подготовлено ТЭО по усовершенствованию автомобильной дороги Мазари-шариф – Герат, тендер был открыт в рамках деятельности АБР, его выиграла корейская компания, которая будет осуществлять реконструкцию. Герат – Машад (Иран): имеется автомобильная дорога, Узбекистан строит новую железную дорогу через горную местность Гузар – Бойсун - Кумкурган.

Имеется терминал в Коканде (близ границы с Таджикистаном), которая считается очень важным узлом. Андижан находится близко от границы с Кыргызстаном (тогда так Ташкент находится близ границы с Казахстаном), а Бухара расположено близко к границе с Туркменистаном.

В Коканде много товаров народного потребления привозится из Китая через Кыргызстан, главным образом, по железной дороге или загружается для ж-д перевозок (из г.Ош или Джалал-Абада в Кыргызстане), но пересекает территорию Узбекистана на

высоте более 3.000 м по гористому перевалу. Паритетное соглашение пописано между Узбекистаном и Таджикистаном, согласно которому разрешается отправлять 1.000 вагонов из Узбекистана в Таджикистан и обратно. Новое железнодорожное соединение запущено в эксплуатацию в 2006г.: Навои – Кызылкудук – Нукус (это причина, почему Навои приобрел статус важного железнодорожного узла).

**АМЭУз – Встреча с г-ном Мухидовым, г-ном Хамраевым, г-ном Уруновым, г-ном Сатаровым – в целях осуждения потребностей логистических центров в Узбекистане, 12/3/08.**

**АМЭУз** – является одним из инициаторов написания нового исследования по ЛЦ-рам для проведения в дальнейшем тендера в Узбекистане.

**В АМЭУз** с 2004 года проделан большой объем подготовительной работы по реализации вышеупомянутого. Специалисты агентства посетили все альтернативные участки, их вклад использован при написании Азиатским банком развития Национальной транспортной стратегии Узбекистана (консорциум с консультантами PADECO).

По мнению агентства, приоритетами для строительства ЛЦ-ра являются: Бухара, Термез, Ташкент (на границе Келеса с Казахстаном или близ Чукурсая в северном направлении). "Конечно, Фергана – Андижан, Навои имеют свой потенциал".

- "Нам бы хотелось предусмотреть тенденции грузовых потоков для каждого из потенциальных ЛЦ-ров, типов груза, пункта отправления-пункта назначения и тщательно продумать возможные варианты переориентирования грузов вследствие появления новой транспортной инфраструктуры. Например, транспортные потоки могут быть переориентированы по причине строительства новых мостов в Таджикистане, Туркменистане через реку Аму-дарья».

Будет подготовлен новый закон Республики Узбекистан о транзите грузов и АМЭУз будет являться координатором данной деятельности (к декабрю 2008 года проект закона будет рассматриваться в Кабинете министров).

На текущий момент времени производится оценка грузовых потоков в / из Узбекистана при содействии программы GTZ.

Таким образом, все еще не наступил решающий момент определять приоритеты для ЛЦ-ров.

28 марта 2008 года в Узбекистане проведен семинар по укреплению юридической базы для осуществления транзитных перевозок в стране.

АМЭУз будет признательно за приглашение **Совета национальных ассоциаций экспедиторов и перевозчиков** 5 стран Центральной Азии, созданного в октябре 2007 года по инициативе АМЭУз (председательствует АМЭУз), к участию в рамках мероприятий проекта.

Предложение, поступившее от АМЭУз, также касалось возможного строительства сухого порта в Хиве/ Нукусе.

Согласно мнению агентства:

- существует 3 основных железнодорожных терминала вокруг Ташкента, а именно Ташкент-товарный, Чукурсай, Сергели, первые два перегружены и нет возможности для расширения. Через Чукурсай следуют 70% грузовых объемов, там есть производственные мощности для обработки 20', 40' контейнеров, но нет складских помещений
- Сергели (или даже лучше дальше к Янгиюлю, что в 30 км от центра Ташкента, и где имеется 40 га земли) более подходит, чем Чукурсай для строительства Логистического центра вследствие меньшей степени нагрузки, наличия достаточных площадей для расширения, чтобы предусмотреть смежные складские помещения, производственные зоны и зоны сводобных режимов.

В Узбекистане есть закон о свободных экономических зонах.

- АМЭУз предлагает рассмотреть возможность строительства 5-ти ЛЦ-ров (по типу сухого порта), включая Хиву или Нукус, пересекая границу с Термезом. Термез считается правильным месторасположением для строительства логистического центра, который будет удовлетворять нужды населения в 60 млн человек (Узбекистан – 28 млн, Афганистан – 36 + Таджикистан и Туркменистан) и играть роль фокального пункта.

#### **Встреча с г-ном Валерием Топалиди (руководителем Учебного центра «Узбилимтертранс»).**

С точки зрения политики координации, Узбекистану и Таджикистану следует подписать соглашение о железнодорожном транзите из Узбекистана через Таджикистан в Коканд, таким образом, к Таджикистану не будут применены высокие тарифы, которые страна выплачивает на текущий момент времени (данная мера предпринималась ранее, но сейчас заменена на автодорожные перевозки на дальние расстояния внутри Узбекистана по транспортировке сырой нефти для ее дальнейшей переработке (от 100 до 350 грузовиков в день)).

Способ попасть из Узбекистана к морским портам в целях осуществления контейнерных перевозок – это железнодорожный маршрут к Актау (по Навоинской линии) через Бейнеу (1 день от Ташкента), затем морским / речным транспортом из Актау в Астрахань, далее по Волге и волго-донскому каналу к Дону (на текущий момент функционирует лишь одна ветвь канала, но 2-ая находится в стадии строительства), далее через Дон до порта Ростов – Черное море. Существует устойчивый спрос на услуги ЛЦ-ров в Узбекистане. В настоящее время существуют 27 железнодорожных терминалов, но они не могут рассматриваться как потенциальные для развития на их базе ЛЦ-ров (на территории данных терминалов нет складских помещений, не предлагаются услуги логистики, главный акцент ставится на ж-д транспорт, нет соответствующих производственных мощностей для автомобильных перевозок). Работа терминалов посменная, круглосуточная. Два терминала уже приватизированы (Ак Олтин для скоропортящейся продукции и Kuene Nagel – Ибраком для хлопка, которые функционируют очень продуктивно).

В Узбекистане существует потребность в тренинге по тематикам «что в точности означает логистика, логистические центры, мировой бизнес в сфере логистики, преимущества от данной сферы, способы получения прибыли».

**Согласно мнению И.Сегала (испол. директора АНЕК):**

- главным образом, железные дороги перевозят 70% всего грузового объема в Казахстане.  
Логистические центры нужны на территории, граничащей с Китаем, или в ругих пограничных зонах, по причине необходимости смены тягачей и замены водителей.  
Шымкент – еще одно возможное место для размещения ЛЦ-ра.  
Компании Казтранссервис и КЕДЕН имеют свои контейнерные дворы.

**Согласно мнению г-на М. Джангозина, главы таможенного контроля и департамента по нетарифному регулированию**

- недостаток ЛЦ-ров является большой проблемой, так как их нехватка провоцирует нелегальные действия, следовательно, государственная политика ратует за развитие ЛЦ-ров и как за средство борьбы с коррупцией. Свободно экономические зоны формируются в Астане, Алматы и Актау.
- общие пограничные технические базы будут созданы с Российской Федерацией (уже есть пилотная схема в Скербакты близ Павлодара) и, возможно, с Узбекистаном, Китаем и Кыргызстаном.

**Согласно мнению г-жи Салтанат Рахимбековой, главы департамента транспортной политики при МТК РК :**

На веб странице министерства можно просмотреть информацию о проекте «Инвестиционная модель международного транспортного коридора «Западная Европа – Западный Китай». Его протяженность - 8445 км. Расстояние отрезка от территории Республики Казахстан – 2787 км. Реализация проекта включает в себя реконструкцию 2309 км автомобильных дорог Казахстана, включая 1158 км (Алматы – Хоргос, Кордай – Тараз – Шымкент – Туркестан, Шымкент – Ташкент) – 1-ой технической категории, 1151 км – 2-ой технической категории.

Предварительные подсчеты работ по реконструкции дороги составили 286 млрд тенге (2,3 млн долларов США). Коридор проходит через Актобе, Кызылорду, Шымкент, и позволит транзитировать грузы не только в Россию и Китай, но и в страны Южной Азии через Узбекистан и Кыргызстан. Глава Всемирного Банка по программе транспортного сектора прокомментировал это следующим образом: необходимо разделить отрезок на: «граница Актюбинской области – Шымкент» протяженностью 1024 км на три проекта: граница Актюбинской области – Жусали – 400 км от Жусали – Кызылорда – Туркестан - 405 км от Туркестана – Шымкент – 170 км».

Министерство индустрии несет ответственность за развитие логистических центров. Через железнодорожный пограничный переезд Достык в 2001г. было перевезено 7 млн. тн. грузов по железной дороге, а в 2006 – 13 млн.тн. Транспортные потоки через Хоргос из/в Китай также, по прогнозам, ожидаются на значительно высоком уровне; особенно возрастут контейнерные грузопотоки. Производительная мощность порта Актау возрастет до 23 млн. тн в период до 2015г.

### **Служба «Транс Сибирский Экспресс» / TSES**

Встреча состоялась 1 апреля 2008г. TSES – 100%-но принадлежит московскому офису, который в свою очередь, принадлежит компании Maersk (AP Moeller Group).

TSES является генеральным агентом компании Maersk. Служба (ж-д оператор) на постоянной контрактной основе арендует железнодорожные вагоны в Казахстане и России. Занимается эксплуатацией терминала и обработкой контейнеров, прибывающих на терминал. Также осуществляет отправку порожних контейнеров в порты, занимается транзитом ж-д составов на отрезке между Китаем и Европой через Монголию. Осуществлена пилотная отправка железнодорожного состава с контейнерами и грузоотправителями из Китая, с перегрузкой в Достыке по направлению к Украине (с повторной перегрузкой в Чопе). Перегрузка возможна только в Достыке, благодаря тому, что там имеется соответствующее оборудование, тогда как Хоргос подходит только для автомобильного транспорта.

Служба занимается только перевозкой, затем грузоотправитель сам осуществляет таможенную очистку и хранение. Целью деятельности службы является исключительно управление контейнерами (но не управления грузами). Служба импортирует до 1000 контейнеров в год в Казахстан и далее отправляет обратно порожние контейнеры. Порожние контейнеры являются проблемой, 40-футовые идут в порты Китая, а 20-футовые России. На текущий год служба подписала прямой договор с компанией Кедентранссервис (владелец ж-д терминалов). Транзит от Алматы до Китая занимает 1 месяц (так как перевозятся порожние контейнеры и вследствие нехватки железнодорожных платформ, данной перевозке не придается особого значения. Сейчас служба пытается решить данную проблему).

«Астана Контракт» - частный терминал в Алматы – очень конкурентоспособная компания, имеет новое оборудование, лучше организована по сравнению с Кедентранссервисом.

Старые железнодорожные терминалы в Казахстане требуют усовершенствования. Основные ж-д центры Казахстана (включая Алматы), требующие усовершенствования – нижеследующие: ж-д терминал в Астане, грузовой терминал в Астане, Караганда, Актобе, Павлодар, Актау или Атырау.

### **«УЗТЕМИРЙУЛКОНТЕЙНЕР»**

Акционерная компания «Узтемирйулконтейнер» - оператор контейнерного парка Узбекских железных дорог, производящая эксплуатацию железнодорожных вагонов в целях осуществления экспорта, импорта и транзита грузов. Также предоставляет консультативную поддержку по организации перевозок, осуществляет разработку оптимальной схемы для транспортировки грузов, регистрацию и оплату за перевозку груза по всему маршруту. Оказывает услуги по отправке вагонов (контейнеров) с гуманитарными и коммерческими грузами через пограничный переход Галаба – Хайратон. Предоставляется автомобильная доставка крупнотоннажных контейнеров из контейнерных терминалов Термеза в города: Герат, Кабул, Мазари-шариф, Хайратон. Выполняются процедуры по обработке грузов в контейнерных терминалах во всех областях Республики Узбекистан с таможенной очисткой, включая транзит, предоставление складских помещений и транспортировку экспортных, импортных и транзитных грузов в крупнотоннажных контейнерах, соответствующих мировым стандартам. Компания имеет сеть филиалов: в Ташкенте, Бухаре, Коканде (Ферганский филиал), Карши (Кашкардарьинский филиал), Термезе, Нукусе.

### **Азиатский Банк развития (АБР), 17/3/08**

АБР дал согласие на выделение займа в размере 75 млн. долларов США для восстановления автодорожного сектора Узбекистана. Государственное предприятие «Узавтойул», изъявляя желание участвовать в процессе вместе с АБР, высказывает мнение о том, что критерием для государственных предприятий должна стать независимость при осуществлении управления. АБР нанял двух консультантов в целях оценки уровня независимости (эксперты также работали во Вьетнаме, который имеет множество схожих параметров с Узбекистаном, и являются юристами по образованию).

В АБР поступали просьбы о финансировании ЛЦ-ров, но банк не включил еще это в свои приоритеты. МФИ разделили сферу работы. АБР отвечает за восстановление дорог, ЕБРР за подвижной состав, KfW за электрификацию.

АМЭУз предложил АБР профинансировать проект строительства ЛЦ-ров, далее данное предложение поступило от Министерства Внешних Экономических Связей.

Не совсем ясно, какая модель предпочтима государством: государство должно взять на себя лидирующую роль и рассмотреть это с точки зрения транспортного предприятия, или иной финансовой добавленной стоимости.

Содействие торговле – важный компонент для АБР. Долгосрочность (5-10 лет) также существенный фактор для банка (мультитрансфинансовые средства). Если АБР войдет в сектор ЛЦ-ров, то требуется четкое видение вопроса, а не только лишь формулировка о создании 2-3 или более ЛЦ-ров (Государству следует иметь долгосрочное видение по данному аспекту). АБР хотел бы разобраться в «дорожной

Р2706 ЦЕНТРАЛЬНАЯ АЗИЯ. ОТЧЕТ О ЛОГИСТИЧЕСКИХ ЦЕНТРАХ

карте» правительства. Торговые шаблоны – также очень важный компонент, но они не проработаны на региональном уровне, информация по пунктам отправки-назначения есть в таможенных органах, но она не обработана.



#### **4. НАИЛУЧШИЕ ПРАКТИКИ МЕЖДУНАРОДНОГО ОПЫТА**

В данной главе представлен опыт стран, в основном, Европы и США, с точки зрения развития инфраструктуры логистических центров. Логистическая сфера составляет 8% ВВП Европы (800 млрд. евро). В данный вид деятельности в ЕС вовлечено более 6,5 млн. человек.

##### **4.1. Опыт внутриконтинентальных стран Европы**

Австрия и Венгрия имеют сходства с Центральноазиатскими странами, так как они также являются странами, не имеющими выхода к морю и расположены в очаге формирования грузовых потоков для стран Европы, так же, как и ЦА страны для Азии.

###### **4.1.1. Австрия**

Австрия – пример того, что может сделать внутриконтинентальная страна, чтобы выступать в качестве хаба для международной логистики. Австрия – дистрибьюторский центр (логистический хаб) для многонациональных компаний (HP, Peugeot, Volvo, Danfoss), благодаря своему расположению, эффективности, транспортной инфраструктуре, современным терминалам, коммуникациям (Интернет и мобильная связь), высокой производительности, ноу-хау и регулярным транспортным сервисным услугам. Транзитное время в другую центральную европейскую страну, включая оформление таможенных формальностей занимает только один день. "Rail Cargo Austria" – дочерняя компания ÖBB (австрийских железных дорог), создала 7 логистических центров в Австрии и все 7 – многофункциональные логистические центры.

###### **4.1.2. Венгрия**

Венгрия, (внутриконтинентальная страна в центре грузовых потоков для удовлетворения нужд Европы), также модернизирует свою логистическую инфраструктуру в течение 15 последних лет, включающую:

- Транспортные и коммуникационные системы и др. инфраструктуру
- Строительство современных логистических центров
- Восполнение отсутствующих звеньев в цепи маршрутов следования (строит-во речных мостов и т.д.).

##### **4.2. Франция**

Франция имеет привлекательное географическое положение и большой опыт в сфере логистики. «Логистика» привлекла 887 000 человек в штат сотрудников в стране. Хотя современная логистика имеет военизированные корни, в конце 20 столетия она стала полностью стратегической и, скорее всего, с функцией бизнес управления. О ее важности можно судить по такому факту, что французские компании вкладывают от 8% до 12% своей прибыли (120 млрд. евро) в сферу логистики. Центральное расположение Франции в сердце рынка с 380-миллионным населением и показателем ВВП на уровне

916 млрд. долларов США (больше, чем в США, и в два раза больше, чем в Японии) – неоспоримые преимущества. Кадровый персонал Франции очень квалифицирован, с почасовой оплатой на 15-40% ниже, чем в Северной Европе.

Франция – первоклассный мультимодальный пункт для въезда в ЕС. Заняв твердую позицию в центре организационной схемы логистики, логистическая платформа не рассматривается там, как всего лишь наличие складских мощностей. В процессе определения эффективности предприятия расположение объекта имеет такое же решающее значение при выборе, как и планирование.

Эксплуатируемые напрямую, или через внешних провайдеров, (услуги- «3PL провайдер»), склады сегодня значат гораздо больше, чем просто помещения для хранения грузов. Готовность подготовить груз к отправке в самые кратчайшие сроки (существует термин «поздняя дифференциация»), осуществить упаковку, административные или таможенные процедуры являются дополнительными услугами к традиционным процедурам подготовки заказа.

По железным дорогам Франции перевезено более 55 млн.тн-км в 2001г. (20% из этого составляет комбинированный модуль: автомобильная дорога и железная дорога). Железнодорожный транспорт играет важную роль в сфере мультимодального транспорта. Северный Па-де-Кале – является вторым по важности регионом Франции в сфере логистики, городостью которого является дюжина платформ, включая 260 га, отведенные под мультимодальный центр «Dourges» (подстроен компаниями "Logistis" и "ProLogis").

Местные органы власти и лица, принимающие решения в сфере экономики, в регионе г. Лиона настроены амбициозно-решительно по отношению к стратегическому планированию сферы логистики. Под лейблом "Lyon Logistics" они преследуют стратегическую цель объединенного международного промоушена, выдвигая на первый план преимущества своего региона.

Данная стратегия была воспринята с большим успехом и большое количество предприятий международного статуса прибыли в регион. Провайдер логистических услуг Японии "New Wave Logistics" (дочернее предприятие грузовой линии "NYK") управляет 20 000 кв.м. складских помещений для компании «Ямаха моторс» в Лионе (l' Isle d ' Abeau).

«Koyo Steering Europe» - мировой лидер автоматических систем рулевого управления – решил построить новый «HQ and European R&D» центр в южном предместье Лиона.

«DaimlerChrysler» построил дистрибьюторский центр в Etoile-sur-Rhône (Drôme département).

В 2001 году экономическое влияние со стороны сферы логистики в регионе Лиона по расчетам принесло 9 млн. франков; за пять лет создано 46 участков площадью более 10 000 кв.м., что равнозначно появлению 4 000 рабочих мест.

Центр «Ile de France» - наиболее развитый центр Франции, располагающий 955

## P2706 ЦЕНТРАЛЬНАЯ АЗИЯ. ОТЧЕТ О ЛОГИСТИЧЕСКИХ ЦЕНТРАХ

млн.кв.метрами складских помещений и 12 млн. потребителями услуг – наиболее популярное место для появления новых производственных участков сферы логистики.

Портовые зоны Марселя, Гавра и Дюнкерка, аэропортов Roissy-CDG, Marseille Marignane, Lyon Saint-Exupéry, Vatry, и Châteauroux-Déols (соединенных с Парижским авиаоператором ADP) подтверждают свою ролевую значимость для строительства там логистических центров.

Некоторые компании предпочитают размещать свои производственные мощности на окраине так называемого пролива «Blue Banana» (который простирается от Лондона до Милана, пересекая Франкфурт). Он находится близ железной дороги, автомобильной магистрали и водных транспортных центров на севере /Picardie, Юго-восток, в областях Лотарингии и Шампань. В Лотарингии расположено большое количество уникальных логистических центров, выбранных для ведения бизнеса мирового класса, например, мультимодальные платформы Nancy, Eurotransit at Ennery, и Pôle Européen de Développement в Мец.

«Ikea» открыло логистическую платформу, площадь хранения которой составляет 165,000 м<sup>3</sup> в La Maxe; данный объект эксплуатируется провайдером логистических услуг Norbert Dentressangle Logistics.

Компания «Cat Logistics» - дочернее предприятие «Caterpillar Inc», в 1993г. выбрала Лотарингию, как базу для управления потоками заказов своих клиентов, таких как Chrysler, Land Rover, H i a b, Electrolux и др. Располагает 32,000 м<sup>2</sup> целевых логистических складов.

Компания «GE Lighting» осуществляет эксплуатацию платформы Евротранзит в Эннери. «Tenneco Automotive» - производитель автоматических систем выпуска и подвесных систем, расположена в Fameck (Мюзелль). «Smart (SCC)» создала свой логистический центр мирового уровня в Hatten (Bas-Rhin).

Портовые зоны: администрация порта Марсель, PAM (Port Autonome de Marseille), создала логистический центр на 160 га в месте "Distriport", где представлены такие фирмы, как Danone, Kawasaki (имеющий свой дистрибьюторский центр под управлением Lorafret and P&O-Nedlloyd), Dole Foods и специалистом логистики TNT.

С 1999г. мультимодальная платформа "Clésud" (260 га), выбранная Rexel, Nortène и провайдером услуг La Flèche and Giraud Logistics, предоставила дополнительные мощности.

Американская компания ProLogis – мировой лидер в сфере логистики, приобрела объект Garogor (450 000 кв.м.) в Париже. ProLogis отстроила 125 000 м под логистическую платформу на участке Le Node в Гавре. В Руане, компания-гигант "Westermund" из Антверпена, являющаяся мировым лидером-дистрибьютором лесоматериалов, создала терминал (13 500 м) в целях обслуживания своих клиентов: UPM, Kumepe и M-Real, а также для осуществления экспорта древесной массы и крафт-бумаги в Китай.

Дюнкерк имеет 20-гектарную мультимодальную платформу, где функционируют такие мировые бренды, как Coca-Cola, Dupont de Nemours, Cynamid, Ajinomoto, Nutrasweet, P echiney, Maersk Logistic, Lego и Falcon.

Инвесторы могут положиться на экспертный уровень базовых строительных компаний, доверив им проектные работы и строительство платформ «под-ключ».

Даже, будучи мировым лидером в сфере логистики, компания ProLogis только недавно появилась во Франции, точнее с момента приобретения Garonog (450,000 м<sup>2</sup>). Французские компании также занимают прочное место на рынке. Буиг и специализированный филиал Parcolog планируют построить десять крупных логистических парков в период до 2015, общей площадью 550 000 кв.м. Компания GSE смогла приобрести площади в 8 000 000 кв.м. в 12 странах. Компания Logistis, представительство компании «Caisse des D ep ots», располагает 600 000 кв.м. складских помещений.

Sogaris, выступивший инициатором подобных платформ во Франции в Rungis, располагает складами, общая способность хранения грузов которых составляет 350,000 м<sup>2</sup> в Лионе, Руане и Байонне, и вовлечена в проект строительства логистического парка в Pont de Normandie, Гавр. Начав со строительства зданий и общественных работ, данные компании смогли эволюционно перейти в сектор логистики и стать настоящими специалистами в плоскости инжиниринга.

#### Сколько стоит 20,000 кв.м. логистического центра?

Земельный участок стоит 2 млн.евро + затраты на строительство 5 млн.евро= 7 млн.евро, или ежегодные отчисления на аренду 0,82 млн.евро (41,16 за 1 кв.м.).

Столь высокие затраты на строительство вызваны добавочными аспектами строительства складских помещений, куда входят качественный ландшафтный дизайн с зелеными насаждениями, газонами и цветочными клумбами, а так же:

- противозломными и противопожарными системами;
- эргономичным дизайном рабочей среды;
- освещением в 150 люксов в складских помещениях, 200 люксов в помещениях подготовки партии заказа, 250 люксов в офисах;
- смягченным центральным освещением через кровлю, чтобы обеспечить 6% от общего освещения;
- отоплением, обеспечивающим минимальный температурный уровень +7°C в складах.

В дальнейшем потребности электронной коммерции по отношению к складским и дистрибьюторным мощностям могут привести к появлению участков меньшего размера, расположенных ближе к крупным городским центрам, что в результате будет способствовать дальнейшему повышению цен на имущество.

Символом перемен стала инаугурация в апреле 2001г. 16 000 кв.м. телефонизированной

платформы в районе р.Гаронна (Париж), что совместила все коммуникационное оборудование для торговли на базе Интернета, необходимое для электронных торговых агентов, на одном производственном участке.

### **Операторы 3PL, 4PL, LLP**

Тенденция фокусирования внимания со стороны предприятий на своих ключевых видах деятельности также повлияло на сферу логистики. Пытаясь избежать выполнения данной функции, предприятия позволили появиться реальному рынку предоставления сервисных услуг в данном секторе, в частности, в сфере управления лог.платформами.

DAHER, компания, созданная примерно в 1880г., на текущий момент получает пятую часть своей торговой деятельности в сфере логистики (157, 17 млн.евро из общего показателя в 760 млн.евро по итогам 2001) и привлекла в штат 2 205 сотрудников, 550 человек из которых вовлечены в логистику. В итоге, на пяти участках построено 675 000 кв.м. складских помещений. Компания занимается перевозкой авиационных рамочных секций для компаний AIRBUS и ATR.

В секторе химической промышленности DAHER управляет 21 000 кв.м. хранилищ особой категории. Касательно автомобилестроительной промышленности, DAHER осуществляет хранение, комплектацию и доставку грузов.

BILS DEROO, торговая выручка которой в 2001г. составила 833 млн.евро, а штат - 1800 человек, задействованных на 40 платформах, общей площадью 450 000 кв.м. – хороший пример участия 3PL-провайдера в оптимизации процесса развития логистики. Компания предоставляет услуги для компании Renault и PS нижеследующего характера:

- Сборка и дистрибьюторская отправка запасных колес;
- Рассылка запасных частей;
- Обеспечение резервов.

Революция в сфере логистики началась с введения новых мощностей, предоставленных информационными технологиями для хранения баз данных и менеджмента (DBMS), а также для обработки различных разрешений программного обеспечения. Данный инструментарий либо позволяет различным секторам предприятия установить коммуникационные контакты друг с другом, либо осуществлять логистическую деятельность, в частности. Некоторые делают возможным контроль над грузами в ходе производственных процессов.

#### **Специализированные логистические услуги:**

1. Логистика «верхнего течения» и логистика «последней мили»
2. Логистика возвратных товаров
3. Электронная логистика (E-Logistics)

### **4.3. Германия**

Логистика стоит Германии 180 млрд.евро (2006) или 8% ВВП!

«Logistics Net BerlinBrandenburg» - предприятие ГЧП, созданное в целях развития региона German Capital в сфере логистических услуг. Она создана в январе 2006г. по инициативе немецких федеральных земель Берлина и Брандербурга. В ее состав входят 27 членов: Agiplan, BEHALA, Gazeley, Investor Center Ostbrandenburg, ReiCo Spedition, Rieck Logistic, Ulrich Transport, Verband Verkehr und Logistik, Wagener & Herbst, ZAB Zukunfts-Agentur Brandenburg, Flughafen Berlin Schoenefeld и др.

#### История развития грузовых городков (ЛЦ-ров)

- |                 |  |
|-----------------|--|
| 1965<br>1970гг. | первый контейнер был доставлен в порт Бремена по морю.<br>Первые видения ученых и транспортных менеджеров по переброске экспедиторов из узких и дорогостоящих городских центров в загородные поместья, а также смена транспортного модуля с автодорожного на железнодорожный.  |
| 1972            | создание терминала для комбинированного автомобильного/ железнодорожного транспорта (пигги-бек, съёмный/ сменный кузов для смешанных автомобильно-железнодорожных перевозок, контейнер) в Бремене.   |
| 1974-84         | Бременская региональная администрация исследовала и запланировала развитие грузовых городков на бывших сельскохозяйственных угодьях Niedervieland (Бремен).  |
| 1985/86         | Бременская администрация развивает производственное имущество при поддержке государственного финансирования (40 млн.евро). Создание первого грузового городка Германии в Бремене. Создание управляющей компании «GVZe» в виде первых 6 предприятий, размещенных на территории грузового городка и агентства по индустриальному развитию Бремена. |
| 2005            | По прошествии 20 лет грузовые городки в Бремене занимают 360 га (165 из которых свободны), с 1985 г. гос.инвестиции составили 260 млн.евро, частные инвестиции – 200 млн.евро, создано 150 предприятий, привлечено в работу 5 000 штатных сотрудников.   |

#### ЛЦ-ры (Грузовые городки-ГГ) в Германии (2008)

- 32 грузовых городка в эксплуатации
- 4 грузовых городка в планах
- 1.300 предприятия в грузовых городках со штатом 45.000 чел., средней общей

площадью 150 га.

- Средний показатель операбельности 50%
- Средний показатель стоимости земли 50 € / кв.м (между 10 € и 200 € / кв.м.)
- Немецкое сообщество ГГ-ков с количеством в 22 объекта

Семь (7) мест расположения выбраны для размещения ЛЦ-ров в районе Берлина:

1. CityFVBEHALA
2. Berlin West Wustermark
3. Berlin South Grobbeeren
4. Berlin East Freienbrink
5. Logistics Park Berlin - Schonefelder Kreuz
6. ETTC Frankfurt / Oder
7. Magnapark Berlin Werder

К примеру, в грузовом городке «Берлин Южный (Grobbeeren)», предлагаются услуги мойки автомашин, ресторанов, заправочных станций, частного подъездного железнодорожного пути, лизингового центра (аренда прицепов), тех.поддержки для рефрижераторных секций и контейнерные услуги.

Он расположен в 5 км. от Берлина, 15 км. от Постдама, близ автомагистральных дорог В 101, недалеко от железнодорожного терминала KV (700м линии, 2 порталных крана), а также близ аэропорта «Berlin Schonefeld» и выхода на S-автобанн.

Площадь имеющихся зданий варьируется от 3 000 до 60 000 кв.м. Инвесторами там выступают компании GFODIS, REWE LIDL, RHENUS AG. ЛЦ-ры в районе Берлина являются вратами для въезда в Восточную Европу. Например, иствиндский контейнерный поезд циркулирует 3 раза в неделю по маршруту Берлин - Москва / Казахстан и эксплуатируется компанией «Intercontainer – Interfrigo». Таким образом, примерно обеспечено 20 соединений из Восточной Европы через Иствинд и 2000 соединений с регионами Восточной Европы.

Преимущества и недостатки ЛЦ-ров (Грузовых городков)

<b>Преимущества</b>	<b>Недостатки</b>
<p><i>Для администрации</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• меньшая степень перегрузки, лучшее качество городской логистики</li> <li>• лучший доступ через регион к интермодальным соединениям</li> <li>• фокус на инфраструктурное инвестирование</li> <li>• широкомасштабное планирование</li> <li>• более высокие ставки корпоративных и подоходных налогов</li> <li>• защита окружающей среды</li> </ul> <p><i>Для предприятий</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• более быстрая и облегченная реализация логистической локализации (приобретение или аренда)</li> <li>• доступ к железной дороге и интермодальным терминалам</li> <li>• вспомогательные виды услуг</li> <li>• государственная поддержка</li> </ul>	<p><i>Для администрации</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Требуются первоначальные усилия и инвестиции</li> <li>• Риск сверхсрочно и долгосрочного планирования</li> <li>• риск нецелевого использования</li> </ul> <p><i>Для предприятий</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• затраты на кв.м. могут быть более высокими</li> <li>• необходимость ожидания завершения работ по созданию ГГ</li> <li>• иногда боязнь противостояния конкуренции</li> </ul>

Для успешного развития ЛЦ-ров необходимы объединенные усилия государства и промышленного сектора. Должна быть создана организация, ответственная за развитие и управление. Необходимы открытость и первоначальные инвестиции, возможны и государственные субсидии.

4.3.1. Компания « Deutsche Umschlaggesellschaft Schine-Stabe (DUSS)»

Компания "Deutsche Umschlaggesellschaft Schiene-Straße (DUSS)" создана в ноябре 1982г. компаниями «Deutsche Bundesbahn, Transfracht Deutsche Transportgesellschaft mbH» и «Deutsche Gesellschaft für kombinierten Güterverkehr mbH».

Она осуществляет эксплуатацию, планирование и строительство интермодальных терминалов и «подвижных магистральных» погрузочных мощностей непосредственно по транспортным железнодорожным и автодорожным модулям. Далее, компания вносит свой вклад в виде ноу-хау в различные исследовательские проекты и проекты развития.



## P2706 ЦЕНТРАЛЬНАЯ АЗИЯ. ОТЧЕТ О ЛОГИСТИЧЕСКИХ ЦЕНТРАХ

Кроме своих интермодальных терминалов в Мангейме и Штутгарте, с 1 января 2003г. DUSS осуществляет эксплуатацию своих новейших терминалов, приобретенных у DB Netz и PKV Duisburg. В общем, DUSS осуществляет эксплуатацию ряда важных интермодальных терминалов Германии.

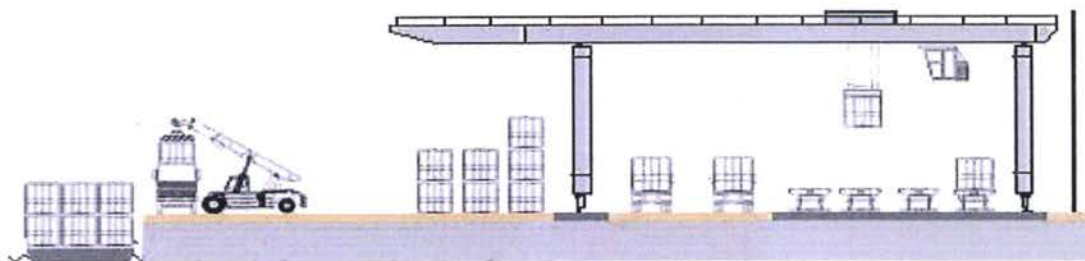
### Факты & Цифры

Кол-во сотрудников:	прим. 470 (вкл. Штаб-квартиру)
Оборот средств:	прим. 50 млн евро/год
Транспортировка:	2,1 млн/год
Кол-во терминалов:	26 2 объекта
Металлические магистральные мощности:	50
Кол-во козловых кранов:	10 рич-стакеров
Услуги мобильного оборудования и иные услуги:	Обработка железнодорожных/автодорожных грузов, размещение загруженных и порожних блоков, услуги агентов для операторов, ИТ-поддержка, аренда офисов

Компания уделяет особое внимание развитию, планированию и реализации интермодальных терминалов, производственным мощностям по складированию и сервисному обслуживанию, а также обеспечивает закупку всего необходимого оборудования, участвует в частных проектах.

Она гарантирует компетентную консалтинговую поддержку и содействие в осуществлении специальных проектов, которые могут быть реализованы на базе нижеследующих рабочих пакетов в координации с клиентом:

- консультации и исследования на предмет подготовки ТЭО для создания интермодальных терминалов,
- проектирование депо и сервисных мощностей, в частности:
  - разработка производственной концепции, включая возможные варианты
  - системные схемы различных локальных и технологических вариантов
  - расчет затрат и, если необходимо, расчет тарифов предоставляемых услуг



- инициация и поддержка, включая базовую оценку разрешительной, имплементационной документации, а также локализацию сервиса
- поддержка в получении требуемых разрешений по осуществлению строительства
- консультирование по закупке необходимого оборудования
- поддержка по подаче заявочных форм, проектных описаний, и др. в соответствии с руководящими положениями, имеющими отношение к интермодальным терминалам (Förderrichtlinie)
- разработка финансовых соглашений для интермодальных терминалов в соответствии с федеральным законом о развитии железных дорог (BSchwAG) и руководством для интермодальных терминалов (Förderrichtlinie)
- консультации и разработка касательно координации процесса реализации физических или базовых операционных ИКТ-систем терминала
- анализ и консультации по усовершенствованию операционных методов работы терминала

#### 4.3.2. Компания «RHENUS AG»

Компания «RHENUS AG» является частью «Rethmann Group» (группы с оборотом более 7.9 млрд.евро и рабочим потенциалом в 35 500 чел), функционирующая в системе водо- и жизнеобеспечения, логистики и био-индустрии. Компания в сфере логистики называется «RHENUS Logistics», оборот средств которой составляет 3,3 млрд евро, штат – 15 000 человек.

RHENUS - одна из лидирующих логистических компаний Европы. Принимает участие в контрактной логистике (автоматические, медиа и офисные системы, промышленные товары, потребительские и фармацевтические товары, товары для здоровья, авиалогистика), в грузовой логистике (внутренние связи, евросеть, еврочартер, посылочная сеть, железнодорожные услуги, авиафрайт, морские грузовые перевозки, управление цепочками поставок, решения, консалтинг), в портовой логистике (внутренние порты, морские порты, судоходство, железное и автомобильное соединение, интермодуль, обработка грузов и их хранение, транспортные цепочки, ИКТ-поддержка) и в сфере общественного транспорта (общественный пассажирский автодорожный и железнодорожный транспорт).

Обзор по компании RHENUS – базовые данные:

- свыше 230 филиалов в 38 странах
- собственная сеть в Азии
- 14,000 сотрудников
- Оборот 3 млн.евро

## Р2706 ЦЕНТРАЛЬНАЯ АЗИЯ. ОТЧЕТ О ЛОГИСТИЧЕСКИХ ЦЕНТРАХ

- Свыше 2 млн м<sup>2</sup> крытых складских помещений
- Свыше 3,500 грузовиков в день
- Свыше 9 млн.тонн годового транспортного объема
- Свыше 36 млн тн сыпучих грузов в год, перевезенных во внутренних и морских портах
- Свыше 15,000 клиентов
- Специальные решения в распоряжении документами, переработке стекла, возвратных системах бутылирования, публикации домовых услуг и управлении информационными и бизнес-данными

### Предоставляемые услуги в сфере контрактной логистики:

- Центры логистики для поставщиков
- Смежные складские помещения
- Заводская логистика
- Предварительная сборка
- Дистрибьюторский склад
- сортировка
- упаковка
- укомплектовка контейнерных грузов
- кампании по продвижению
- доставка на дом
- обработка воздуха
- почта, архивирование и уничтожение данных

### Предоставляемые услуги в сфере грузовой логистики:

- автомобильный & железнодорожный модуль
- внутренняя связь
- евросеть
- еврочартер
- посылочная сеть
- ж-д услуги
- океанские перевозки
- морские перевозки
- воздушные перевозки
- управление цепочкой поставок
- решения
- таможенные вопросы
- входящая логистика
- диспетчерский менеджмент
- экспресс услуги
- консалтинг

### Предоставляемые услуги в сфере портовой логистики:

## P2706 ЦЕНТРАЛЬНАЯ АЗИЯ. ОТЧЕТ О ЛОГИСТИЧЕСКИХ ЦЕНТРАХ

- наземные, водные / автомобильные / железнодорожные перевозки
- складирование и дополнительные услуги
- морские и внутренние перевозки на короткие дистанции с использованием собственного парка
- интермодальные контейнерные перевозки
- Сервис «Ro/Ro»
- Предпогрузочная и последующая перевозка грузовым, железнодорожным транспортом и судами внутренней навигации
- Импорт и экспорт на дальние морские расстояния
- Поддержка и очистка
- Разрешительные полномочия касательно отходов и материалов вторичной переработки
- Таможенная очистка и фискальное представление

#### 4.4. Порт Барселона, Испания

Что касается случая с портом Барселона в Испании, то там осуществляется расширение потенциала производственной мощности.

Мощность / год	2004	2008/2010	2016/2018
Млн. тн	50	85	130
Млн. контейнеров (TEU)	2.4	4,5	10

Планируется построить 250 000 кв.м. складских помещений и 45 000 кв.м. офисов. Более 50 компаний с персоналом 4000 человек расположены на территории порта, такие как операторы-логисты, экспедиторы грузов, производители и дистрибьюторы.

В Сарагосе внутренний терминал соединен с портом Барселона, находится в центре главной индустриально-логистической зоны Испании и включает в себя 10 000 кв.м. парковочной территории для размещения грузового автодорожного транспорта, 8300 кв.м. рефрижераторных складов, 21 000 кв.м. логистических складов, территорию железнодорожного терминала в 50 000 кв.м. и в 21 000 кв.м. под депо для контейнеров.

#### 4.5. Компания «MSC Belgium n.v.»

Компания «MSC Belgium n.v.» – судоходное агентство, основанное в Антверпене, Бельгия, в 1999г., как прямой агент компании Mediterranean Shipping Company S.A. (MSC), Женева, Швейцария. При формировании «MSC Belgium n.v.» компания приняла руководство над персоналом компании "Deckers & Wirtz B.V.B.A.", которая на тот момент действовала в качестве агента MSC S.A in Antwerp с 1976г.

«MSC Belgium» относится по своим положениям к *лидирующему агенту* вместе с портом Антверпен, который, несомненно, является портом наивысшей стратегической важности для MSC вследствие того факта, что 300 млн. *самых богатых клиентов мира* живут в радиусе 700 км от доков Антверпена (так как он является *основным грузовым хабом* для глобальных операций MSC, а также по причине абсолютно глубокой экспетизы, имеющейся в компании «MSC Belgium»).

Компания обеспечивает перевозку контейнерезованных грузов в/из всех 5 континентов света по еженедельному графику и прибытием/убытием в/из п. Антверпен. Более того, кроме традиционных услуг доставки агентства, на сегодняшний день «MSC Belgium» предлагает через своих интермодальных партнеров современные и инновационные услуги от-двери-к-двери, и трехмодальные услуги (грузовой автотранспорт, ж-д транспорт и баржевые перевозки). В совокупности со всеми своими многочисленными партнерами и филиалами в Антверпене, MSC считается основной компанией, вносящий вклад в развитие локальной экономики, а также *самым крупным работодателем в порту Антверпен*.

### ФОТО 10. САМЫЙ КРУПНЫЙ РАБОТОДАТЕЛЬ В ПОРТУ АНТВЕРПЕН



В течение последних лет парк единиц морского транспорта значительно расширился, чтобы усилиться в позиции второго крупнейшего перевозчика по контейнерным мощностям, и среди операторов контейнерных судов.

Такой впечатляющий рост достигнут скорее посредством органичного развития, чем путем приобретений или слияний. Дополняя ключевое направление бизнеса (контейнерные судовые перевозки и контейнерные грузы), сейчас компания и еще важный игрок в сфере контейнерных терминалов. На текущий момент MSC инвестирует в ключевые грузовые хабы по всему миру и в будущем планирует инвестировать во многие совместные предприятия, специализирующиеся в эксплуатации контейнерных терминалов.

«MSC Belgium» в июле 2004 одобрена Международной организацией по сертификации, и работает по системе управления качеством в соответствии со стандартами ИСО. Гарантия качества высокого уровня по отношению к ежедневным рабочим процессам компании поддерживается целью осуществления постоянной оценки и совершенствования уровня предоставляемых услуг.

Департамент компании «MSC Belgium Reefer Dept.», наряду с другими перевозимыми типами грузов, занимается транспортировкой скоропортящейся продукции и продукции глубокой заморозки.

#### 4.6. Проектировщики-разработчики ЛЦ-ров, «ProLogis» и «Stirling Capital»

##### 4.6.1. ProLogis

PROLOGIS – многонациональная компания, одна из крупнейших дистрибьюторских и логистических рынков в мире. Компания функционирует на 118 рынках в Северной Америке, Азии и Европе, имеет в собственности, управлении и в стадии строительства более 46 000 000 кв.м. помещений. База клиентов включает в себя промышленников, представителей сферы розничной торговли, дистрибьюторов, транспортные компании, провайдеров логистических услуг третьей стороны и другие компании с крупномасштабными дистрибьюторскими потребностями. PROLOGIS вошла на европейский рынок в 1997г. а основана в 1993г.

**Таблица 11. ЕВРОПЕЙСКИЕ ЛОГИСТИЧЕСКИЕ ПАРКИ КОМПАНИИ PROLOGIS**

	Кол-во логистических парков	Арендуемые площади, тыс.кв.м.	Ж-д для обслуживания	Ж-д пути, на тыс кв.м.
Бельгия	2	43,5	1	21
Чехия	8	136	-	-
Франция	106	2026,1	17	746,4
Венгрия	14	179,5	1	23
Германия	19	275,1	-	-
Италия	17	475	8	248,1
Голландия	23	500,7	-	-
Польша	19	353,4	7	81
Испания	10	235,1	-	-
Швеция	4	111,6	1	45,9
Великобритания	41	679	5	88,9
<b>Всего</b>	263	5015,2	40	1254,4
	<b>100%</b>	<b>100%</b>	15%	25%

С момента вхождения на рынок Европы в 1997г. Prologis расширила рамки своего присутствия на стратегических дистрибьюторских рынках в странах Европы. Стремительный рост напрямую связан со спросом по всему региону, что позволяет компании создать дистрибьюторскую сеть, служащую некоторым крупнейшим производителям, торговым агентам в сфере розничной торговли и 3PL-провайдерам Европы.

На текущий момент ProLogis имеет и эксплуатирует более 9,4 млн.кв.м. производственных дистрибьюторских мощностей на 37 рынках по всей Европе. Штаб-квартира европейских потребителей услуг компании находится в аэропорту Schiphol, Амстердаме. Компания имеет более 263 логистических парка в Европе. 15% из них

снабжены железнодорожным путем. Данные показатели демонстрируют важность, которую компания придает аспекту мультимодальности. ProLogis присуждена награда в номинации «European Deal of the Year» за удачное приобретение компании Parkridge в феврале 2007г., и награду «Green» за устойчивое развитие ProLogis Park Pineham в графстве Мидлендс, Великобритания.

Парк строится с использованием разнообразных высокотехнологичных природоохранных элементов и технологий, разработанных в целях существенного снижения потребления энергии и выброса углекислого газа на участке.

#### Деятельность компании ProLogis за рубежом, Китай

Как информировалось, с 21 апреля 2008г. компания ProLogis ведет расширенную лизинговую деятельность в новых крупных дистрибьютерских парках, находящихся в стадии строительства в Китае.

В парке компании Jiangning в Нанджинг, столице китайской провинции Jiangsu, ProLogis 100%-но арендовала 234 000 кв.м. земли. Дистрибьютерский центр для компании «Anji-TNT Logistics» является лидирующим провайдером логистических услуг по поставке запасных частей для автомашин. «Anji-TNT Logistics» будет осуществлять эксплуатацию объекта от имени компании Фиат, итальянского производителя автомобилей, обслуживая своих заказчиков через Китай. Парк ProLogis Jiangning будет размещен в зоне экономического развития, пользующейся финансовой поддержкой государства. Данная зона расположена близко к международному аэропорту Nanjing Lukou, объединит шесть производственных блоков, занимающих в общей сложности 140 000 кв.м.

ProLogis инициировала деятельность в пяти самых крупных внутренних рынках Китая - Changsha, Chengdu, Chongqing, Nanjing и Wuhan – в течение 2007г. и с тех пор наблюдается рост спроса со стороны региональных производителей, агентов розничной торговли и провайдеров логистических услуг 3-ей стороны.

Также компания ProLogis объявила о том, что первый этап строительства парка ProLogis Park Chongqing, сдан в 100%-ное арендное пользование. В городе Chongqing – крупнейшем городе Китая с населением 30 млн. человек - строится новый парк. Производственный участок, на котором сейчас размещен дистрибьютерский центр, занимает 18 200 кв.м., будет включать в себя 8 производственных блоков, общей конечной застроенной площадью 120 000 кв.м.

Следующая фаза строительства парка по графику намечена на лето 2008г. В сопокупности, ProLogis прогнозирует освоение 901 000 кв.м. дистрибьютерских помещений на земельном участке, предварительно обеспеченной компанией в данных пяти городах и общей суммой инвестиций 360 млн.долларов США.

Компания ProLogis – один из лидирующих провайдеров индустриальных дистрибьютерских помещений в Китае, оперирующая площадью в более 1,05 млн



кв.м., и дополнительно имеющаяся 1 млн.кв.м. под строительством, по данным на 31 декабря 2007г.) Основными клиентами компании в Китае являются Adidas, Best Buy, DHL, L'Oreal, Menlo Worldwide, Nokia, NYK, Samsung, UPS и Yum! Brands.

### **ProLogis во Франции**

Франция располагает исключительными автодорожными, воздушными, железнодорожными и речными транспортными сетями. Такие преимущества привлекают промышленные компании и логистических операторов, которые рассчитывают на рост и качество своих бирж.

Как часть глобальной стратегии, ProLogis продолжает свое развитие по вектору, направленному на наиболее значимые экономические полюсы Франции, к примеру, на те, что расположены на северо-южной оси европейских бирж, и предоставляют своим клиентам необходимые дистрибьюторские мощности на стратегических рынках.

### **ProLogis в Венгрии**

По наблюдениям, экономика Венгрии в 2007 году развивалась сравнительно более скромными темпами, чем в последние пять лет в целом. Рост экономики страны, главным образом, происходит вследствие увеличивающегося показателя валовой добавленной стоимости производства, что, в свою очередь, вносит значительный вклад в рост экспорта. За последние годы Венгрия внутренне стабилизировалась и стала стратегически привлекательным местом для осуществления дистрибьюторской и логистической деятельности в ЕС. Центральное географическое положение страны все еще считается основным рычагом успеха рынка логистических услуг Венгрии. К концу декабря 2007г. в соответствии с положениями Шенгенского соглашения, между странами-подписантами Шенгенского соглашения и Венгрией пограничный контроль осуществляться не будет, что еще больше ускорит логистические процессы.

Большинство быстроразвивающихся логистических мощностей Венгрии сосредоточены вокруг Будапешта, центрального места рынка логистических услуг Венгрии.

### **Природоохранные технологии ProLogis**

Стремление к жизнеспособности и устойчивости явилось центральным аспектом в процессе ведения бизнеса в компании. Внедрение современных, природоохранных компонентов – основополагающая цель ProLogis. Развернуты многочисленные пилотные проекты в мире, для которых осуществлена экспертиза мирового класса в целях обеспечения жизнеспособного дизайна складских помещений.

Например, внедрена внутренняя светоотражающая программа в представительстве компании США, которая способна экономить электроэнергию до 75%. В Великобритании компания начала проектирование нового дистрибьюторского парка, который будет производить оценку ряда передовых, экологически безопасных строительных материалов и методов осуществления строительных работ.

В Японии не так давно завершено строительство производственных мощностей в Осаке, которые используют новые технологии для дорожного полотна, нейтрализующие углекислые выбросы транспортных средств.

ProLogis активно ведет работу по перепроектированию заброшенных производств, комплексных процессов, порадовавших расчистку загрязненных земель, а также повторный дизайн на участках, которые были спланированы непродуктивно и/или признаны, как имеющие низкую ландшафтную ценность. Компания также вовлечена в городское перепроектирование, написание генеральных планов, разработки смешанного целевого назначения на территориях бывших аэропортов и военных баз.

В последние годы некоторые попытки, относящиеся к достижению устойчивости развития, были открыто признаны успешными, некоторые сертифицированы и отмечены наградами: «ProLogis Park Chanteloup» во Франции была удостоена награды 2005 за инновации в логистике.

В 2006 году ProLogis стала призером в номинации «Лидер Света», благодаря применению своих энергосберегающих практик. Современный дизайн является отличительной чертой самой крупномасштабной установки панели солнечной батареи во Франции. На данный момент компания исследует несколько вариантов проектирования новых особенностей для складских помещений: использование переработанных строительных материалов из внутренних источников в целях уменьшения влияния на окружающую среду.

Световые люки и верхние ряды окон усиливают доступ естественного освещения, тем самым экономя использование электроэнергии и улучшая рабочие условия для штата сотрудников, задействованных на терминале.

Флуорисцентное энергосберегающее освещение T5 и T8 предлагает значительно усовершенствованные эксплуатационные качества энергопотребления в сравнении с традиционными металлическими галогеновыми системами. Высокоотражающая способность, прозрачный термопластиковый полиэтилен (TPO), используемый для укладки кровли, который предлагает аналогичные эксплуатационные свойства, что и традиционный темный EPDM материал.

По сути, он стоит также, но оказывает меньшую нагрузку на систему охлаждения здания. Воздухонепроницаемые строительные конструкции сокращают утечку воздуха, и тем самым постоянно снижают затраты на отопление и кондиционирование воздуха. Солнечная энергия и энергия ветра представляют собой альтернативные энергосистемы, особенно фотоэлектродвигательные солнечные элементы и ветряные турбины. Водяные системы малого уровня пользования, в которых применяется сточные воды и обработанная дождевая вода, в результате помогают снизить уровень потребления воды на производственных мощностях. Особый дизайн помогает минимизировать уровень потребления воды и снизить уровень углеродного выброса. Дизайнерские разработки компании существенно дополняют множественные

эксплуатационные технические характеристики, усиливающие эффект устойчивости.

Например, ProLogis в феврале 2007г. проинформировала о будущей разработке 530 000 кв.фт. индустриального объекта в Мидленде, Великобритания, для управления сетью супермаркетов «Sainsbury's». На объекте будут использованы разные технологии и природоохранные элементы, разработанные в целях существенного сокращения потребления электроэнергии на производстве и снижения углеродных выбросов в атмосферу:

- Солнечные батареи, генерирующие тепло от солнечного света
- Стеномонтажные фотоэлектродвигательные панели, генерирующие электричество
- Производственная электроподстанция, которая позволяет повторно использовать тепло, производимое кондиционерами воздуха
- Производственные мощности для вторичного использования ресурсов
- Энергосберегающие системы освещения
- Воздухонепроницаемые наружные строительные конструкции

#### 4.6.2. Компания «Stirling Capital investments Southern California LC»

Компания «Stirling Capital Investments» - совместное предприятие компаний «Stirling Enterprises», «Foothill Ranch», «Calif.-based Development» и «Denver», на базе-CO-DCT Industrial Trust Inc., лидер среди трастовых компаний в сфере инвестирования производственного имущества.

По представленной информации, в г.Викторвилле, штат Калифорния, начато строительство двух сооружений, предназначенных для последующей продажи или аренды нескольким организациям, представляющие собой строения производственного назначения, общей площадью 223 773 кв.футов на территории логистического центра Южной Калифорнии (SCLC).

Данные строения являются частью общего плана развития (Этап 1), общая площадь которого составляет 6,5 млн кв.футов производственного пространства с земельным участком свыше 350 акров земли.

Завершение производственных мощностей ожидается в феврале 2008г. От двух этих строений, которые предлагают от 3500 до 20 000 кв.фт., ожидается появление от 100 до 200 новых рабочих мест для региона. «Southern California Logistics» охватывает 8 500 акров мультимодального грузового транспортного хаба, поддерживающегося авиа, наземным и железнодорожным соединениями, и продолжает выполнять функцию катализатора регионального экономического роста и жизнеспособности.

По завершению строительства Southern California Logistics предполагает создать более 24 000 рабочих мест и поддержать еще 18 500 рабочих мест в округе. В дополнение, по завершению строительства ожидается произвести выплату 3 млрд. налоговых отчислений в растущую экономику «Внутренней империи», в соответствии с проектом исследования экономического влияния. «Southern California Logistics» включает в свой состав Аэропорт «Southern California Logistics» (SCLA), 2500-акровый авиагрузовой и

авиапромышленный объект мирового класса; Логистический центр «Southern California Logistics» (SCLC), 2500-акровый коммерческий и индустриальный комплекс, насчитывающий 65 миллионов кв.фут. освоенных под производство, площадей; и железнодорожный комплекс «Southern California» (SCRC), запланированный 3500-акровый интермодальный и мультимодальный комплекс с производственными мощностями по оказанию железнодорожных услуг.

Stirling и город Викторвилль объединились в одну команду в целях перепроектирования бывшей авиавоздушной военной базы Джорджии в Логистический центр «Southern California», самый крупный полностью интегрированный коммерческий проект развития в регионе, который, как ожидается, создаст более 30 000 рабочих мест в регионе. Логистический центр «Southern California» предлагает 24-часовой режим работы, 7 дней в неделю и размещенными на объекте службами таможенными органами США.

Спроектирована внешняя торговая зона и зона по акту восстановления внутреннего агентства военной базы в рамках работы федерального правительства. Она имеет две взлетно-посадочные полосы и может принять любой из ныне существующих коммерческих и военных авиалайнеров в 24-часовом режиме, 7 дней в неделю для осуществления авианавигационной и чрезвычайной поддержки, совместимой с тех.возможностями любого крупнейшего аэропорта мира.

#### **4.7. Греция**

Новый логистический центр – первый объект подобного рода в Греции, строящийся в Триассионе (Афины, Греция). Концессионный период составляет 30 лет с возможным 10-летним пролонгированием. Объект расположен за грузовым терминалом греческих железных дорог, в 46 км от центра Афин, на периферийной автомагистрали "Attiki Odos", близ ветви пригородной железной дороги и новой высокоскоростной железнодорожной линии, соединяющей Афины с портом Патрас и Тессалоники/ Балканы - Турция.

Общая площадь - 588 000 кв.м., где разрешенная под застройку территория составляет 40%, или 235 000 кв.м. Разрешенная высота построек – 13,5м. Планируемый объем строительства охватывает, согласно Генеральному плану, 200 000 кв.м. по складским помещениям, 14 115 кв.м. офисных блоков, 1 110 кв.м. ресторанов/кафе, 2800 кв.м. гостиниц, 1 200 кв.м. магазинов, объектов сервисного обслуживания и 1 875 кв.м. иных типов помещений.

В дополнение, предусмотрены парковочные площади для автомашин, грузовиков, а также контейнерный терминал, таможенные службы, пункт противопожарной охраны, будки секьюрити. ЛЦ предложит стыковочные склады-доки для курьерских и посыльных служб, складские помещения для сыпучих грузов, перевозимых железнодорожным транспортом. Для укладки контейнеров (190 контейнеро-мест: 2-3 контейнера на одно к-место) имеется площадь в 20 000 кв.м.

#### 4.8. Иран

##### **Сухой порт в Априне (источник: *Mehr News*, от 15 января 2008)**

Сухой порт должен быть построен на железнодорожной ветви, соединяющей Априн в с портами и судоходными организациями, иранской таможенной администрацией, иранскими железными дорогами. По ожиданиям, станет активом региона. Предполагаемый сухой порт, по прогнозам, будет иметь мощность по организации работы 50 судов с общей производительной способностью в 2 467 тн. Иранские грузоотправочные линии (IRISL) будут построены в тегеранском районе Априн близ будущего сухого порта.

Район Априн соединен с железными дорогами. Индийские железные дороги подписали соглашение в апреле 2008г. о содействии Ирану в строительстве основного железнодорожного соединения, которое будет являться частью проекта UNESCAP «Трансазиатский железнодорожный проект» (TAR).

Индия очень заинтересована в данном проекте, так как он обеспечивает прямое индийско-иранское соединение, развитие которого затянулось на долгое время из-за отсутствующего ж-д отрезка в 545 км. между Ираном и Пакистаном.

Индия окажет содействие Ирану в развитии Чабахарского порта и **сухого порта Априн**. Лидирующие индийские консалтинговые компании, включая RITES Ltd. и CONCOR, вероятно, выполнят отчеты технико-экономического обоснования для интегрированного планирования развития данных портов и ж-д соединений.

#### 4.9. Эталонный анализ

Из международного опыта, логистические центры могут быть сгруппированы в соответствии с: масштабами (общая площадь, крытая территория/склады), затратами на эксплуатацию, транзитным и технологическим рабочим графиком, надежностью, пропускной TEU-способностью и расстояниями от генерирующих мощностей.

ЛЦ-ры, обычно общей площадью от 30 до 100 га, могут классифицироваться как малые, от 100-200 га – средние, и свыше 200 га – крупные.

##### 4.9.1. Эталон для выбора места размещения и определения количества сухих портов

Документ «Пересекающиеся вопросы по управлению глобализацией, имеющие отношение к торговле и транспорту: развитие сухих портов, как способ разделения преимуществ глобализации для внутрирасположенных дислокаций» идентифицировал потребность к созданию сети сухих портов Евразии, соединенных с морскими портами мультимодальным транспортом, особенно на отрезке до Трансазиатских железных дорог и азиатских автомагистральных дорог.

Имеется карта, показывающая предполагаемые места размещения сухих портов Центральной Азии. Документ также включает эталонный анализ касательно сухих портов по Европе и США (200 сухих портов в Европе по состоянию на 2005г., 370 крупных в США и 200 меньших масштабов, 100 объектов в регионе стран ЭСКАТО).

Пропускная способность морских портов – хорошее средство для определения количества требуемых сухих портов во многих азиатских странах (более эффективное, чем такие контрольные измерения эффективности, как ВВП).

Секретариат ЭСКАТО прогнозирует необходимость создания одного сухого порта на 1 млн TEU контейнеров, обрабатываемых в морских портах стран (не отражая внутриконтинентальные страны ЦА, где существующие мощности находятся в изношенном состоянии или требуют модернизации).

В дополнение, Индия имеет один сухой порт на 140 000 ТЕС контейнеров, обрабатываемых в портах. Данный механизм не подходит для Европы и США (один сухой порт для каждого города с пропускной способностью, превышающей 2,5 млрд). Там, где ВВП и плотность населения в США очень высоки, сухие порты имеют тенденцию быть больше и, в основном, расположены на территории в 10 000 кв.км друг от друга.

В Европе один сухой порт может обслуживать более одной страны. ЭСКАТО прогнозирует потребность в дополнительных 200 сухих портах в регионе к 2015г. с конечной целью, приблизительно, в 312 произв.объектов (из них, 130 в Китае, 61 в Индии, 10 в Казахстане и по 1-му в Таджикистане, Кыргызстане, Узбекистане).

Параметры сухих портов в

Европе:	<u>пропускная способность</u> - от 40.000 до 1.9 млн TEUs в год
<u>территория:</u>	30 - 200 гектаров
<u>Кол-во компаний:</u>	25-100
Общее кол-во рабочих мест:	от 7000 до 37.000

В высокоурбанизированных странах количество сухих портов больше, а размеры меньше. В Непале сухой порт в Биргунже (38 га, мощность 200 000 TEU в год) предлагает услуги по перевозке грузов железнодорожным и автодорожным транспортом, хранению и таможенные услуги для контейнеризации, перевозки порционных (отправляемых партиями) или неделимых грузов железнодорожным транспортом.

Требования к сухим портам, обеспечивающие успешность, согласно ЭСКАТО:

Сотрудничество правительства с частным сектором, ГЧП, приемлемая политическая среда (сокращенные транспортные затраты, преимущества для окружающей среды, модальный переход к железнодорожным, транспортным сетям, коммуникациям, региональная стратегия и стратегия для развития малого и среднего бизнеса, стратегия привлечения инвестиций и развития торговли, повышение стоимости труда, капитала и земли).

В Европейском Союзе существует значительное множество среднемасштабных сухих портов (обычно с пропускной способностью от 40 000 до 1,9 млн. TEU в год), площадью в 30-200 га, количеством компаний – 25-100 и общей занятостью примерно 7 000-37 000 чел.

#### **4.10. Заключение по наилучшим практикам**

Существует **множество** международных разработчиков, кто мог бы профинансировать, построить и эксплуатировать ЛЦ в развитых и развивающихся странах. Правительствам стран ЦА следует целенаправленно привлекать подобных разработчиков в порядке передачи им части рисков относительно затрат на строительство и эксплуатацию ЛЦ (или разделить риски), так как затраты здесь очень велики.

С точки зрения строительства ЛЦ-ров, существует большое количество **преимущественных конечных выгод** для экономик стран. Высокий уровень занятости населения в ЛЦ-рах – сильный акцент для развития.

Мультимодальный транспорт и железные дороги играют решающую роль в оперативной деятельности ЛЦ-ров. Даже внутриконтинентальные страны Европы, такие как Австрия и Венгрия, выполняют роль хабов для международной логистики и предоставляют услуги транспортного транзита. Предпосылкой этому служит современная и эффективно поддерживаемая транспортная инфраструктура,

качественные коммуникации логистики и связь на хорошем уровне, высокая продуктивность, ноу-хау и систематичность оказываемых транспортных услуг.

**Целевое развитие ЛЦ-ров следует осуществлять в согласовании с принципом, благоприятствующем охране окружающей среды («грин»)**, где используются внутренние энергетические мощности и технологии энергосбережения (солнечные панели), а также устройства повторной переработки на объектах.

**Большое количество ЛЦ-ров в Европе строятся на въезде в крупные города.** При условии доказанной жизнеспособности и осуществимости, создание базы для развития дополнительного ЛЦ-ра на периферии больших городов ЦА может считаться **приемлемым** (например, в случае с Алматы, где уже функционируют 2 логистических центра), если, конечно, данные ЛЦ-ры будут работать на полную мощность и до момента начала их строительства будет должным образом **выполнено** соответствующее ТЭО. В Европе ЛЦ-ры развиваются в целях разгрузки больших городов и защиты окружающей среды.



## 5. АНАЛИЗ СИЛЬНЫХ, СЛАБЫХ СТОРОН, ВОЗМОЖНОСТЕЙ И УГРОЗ (SWOT), АНАЛИЗ ПОТРЕБНОСТЕЙ

### 5.1. АНАЛИЗ-SWOT В СТРАНАХ ПРОЕКТА

Ниже представлены сильные и слабые стороны существующего и планируемого предложения на рынке логистических услуг, перспективы развития (возможности) и риски (угрозы) в процессе структуризации логистического центра, целью которых является формулирование предварительных заключений по отношению к рыночному потенциалу логистических центров.

#### Республика Казахстан:

СИЛЬНЫЕ СТОРОНЫ	СЛАБЫЕ СТОРОНЫ
<ul style="list-style-type: none"> <li>• большая занимаемая площадь страны, большое количество материальных ресурсов</li> <li>• богата нефтью и газом</li> <li>• высокий показатель ВВП, финансовые возможности</li> <li>• порты Каспийского моря</li> <li>• границы с Китаем</li> <li>• развитая и жизнеспособная железнодорожная сеть</li> <li>• политическая стабильность</li> <li>• специальный указ (программа) по созданию ЛЦ-ров</li> <li>• построенный частный ЛЦ в Алматы (ДАМУ)</li> <li>• второй строящийся ЛЦ-р в Астане (ДАМУ)</li> <li>• частный контейнерный терминал и эксплуатация ЛЦ в Алматы («Астана-Контракт»)</li> <li>• новая организационная структура ж/дорог, с разбивкой на ж/д компании</li> <li>• экономически либеральное и сильное законодательство для сферы ЧГП</li> <li>• Алматы очень развитый город по сравнению с другими городами ЦА республик с точки зрения целесообразности создания ЛЦ (Астана тоже соответствует этому)</li> <li>• в случае с ДАМУ-Астана не потребовалось много времени на получение разрешительных документов</li> <li>• Нет необходимости получения помощи или рекомендаций, так как уже имеется опыт с осуществленным ЛЦ-ром, пример для других республик ЦА</li> <li>• Присутствие транснациональных компаний (P&amp;G, Philip Morris создадут региональный ЛЦ-р или будут арендовать помещения у Даму или Астана-Контракт)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• большая занимаемая площадь, низкая плотность населения</li> <li>• ВНУТРИКОНТИНЕНТАЛЬНОЕ РАСПОЛОЖЕНИЕ</li> <li>• в Достыке требуется быстрая тех.перестройка, единственное ж/дорожное соединение с Китаем</li> <li>• устаревшие железнодорожные терминалы, оборудование требуют обновления</li> <li>• большие проблемы с дорожным движением в городах (Алматы, Астана – представляют помеху необходимой работе для бизнесменов – существует потребность в проектах по управлению дорожным движением и строительству автодорожной инфраструктуры)</li> <li>• задержки при пересечении границ вследствие отсутствия унифицированного контроля с граничащей страной и преобладанием формальностей</li> <li>• бюрократия</li> </ul>

ВОЗМОЖНОСТИ	УГРОЗЫ
<ul style="list-style-type: none"> <li>• новые строящиеся ж/д соединения к иранским портам,</li> <li>• новое строительство ж-д линий от Хромтау до Алтынсарин (244.7 млн долларов США) и от Ералиево до Курыка (4,7 млн.долларов США),</li> <li>• строительство/ реконструкция отрезка «Астана-Боровое» автомагистральной дороги (близ ЛЦ-ра ДАМУ в Астане), стоимостью 222,5 млн долларов США, выделенных из государственного бюджета,</li> <li>• выделение 3,5 млрд долларов США на строительство железной дороги «Трансказахстанской железной дороги) – 82% от общей стоимости предоставлено по линии займов, остальное – из национального бюджета</li> <li>• дополнительные крупнейшие ЛЦ-ры запланированы в Актобе (главный международный узловой пункт) и в Достыке (ДАМУ)</li> <li>• растущие прибыли Казахстана будут способствовать увеличению спроса на грузораспределительные центры</li> </ul>	<p>бюрократические процедуры</p> <p>риск сверхпроектирования (Астана), и вследствие, излишние затраты</p>

**Республика Узбекистан:**

<b>СИЛЬНЫЕ СТОРОНЫ</b>	<b>СЛАБЫЕ СТОРОНЫ</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• развитая железнодорожная сеть</li> <li>• географическое расположение (Великий шелковый путь)</li> <li>• <b>относительная</b> политическая стабильность</li> <li>• высокий уровень производства и обеспечения природными ресурсами: золото, текстиль, свежая сельхозпродукция, хлопок, легковые автомашины UZ Daewoo, специализированное оборудование (напр. тракторы для с/х фермерств), газ</li> <li>• очень хорошо организованный хлопковый терминал в Бухаре (при некотором соучастии программы ТАСИС)</li> <li>• высокая плотность сети железной дороги</li> <li>• внушительное количество (27) железнодорожных терминалов – контейнерных дворов, качественное железнодорожной сети – ограниченные речные перевозки</li> <li>• рост ВВП 9-10% в год</li> <li>• исторические ценности: шелковый путь, старинные города (Бухара, Хива, Самарканд) – потенциал развития туризма</li> <li>• внушительный транзитный потенциал</li> <li>• качественные телекоммуникационные сети</li> <li>• доступная рабочая сила, густонаселенность, хороший уровень образования</li> <li>• наличие некоторых государственных фондов финансирования</li> <li>• стратегически удобное расположение Ташкента, Термеза, Навои по отношению к международным транспортным коридорам</li> <li>• новые железнодорожные соединения Навои – Нукус и Мост дружбы в Термезе</li> <li>• крупномасштабная программа по модернизации/реабилитации/электрофикации железных дорог/автомагистралей при поддержке МФИ (включая реконструкцию участка Термез-Галаба, финансируемую программой ТРАСЕКА)</li> <li>• строительство/восстановление дороги международного коридора E-40</li> <li>• 2 частных грузовых терминала - KN IBRAKOM, AK ALTIN</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• дважды закрыта по выходу к морю</li> <li>• невысокая финансовая способность</li> <li>• нет аналитической национальной стратегии для создания в стране ЛЦ-ров</li> <li>• нехватка соответствующей экспертизы и ноу-хау по аспектам ЛЦ-ров и логистики, нет соответствующей дисциплины в университетских программах</li> <li>• высокие тарифы на железнодорожные перевозки, пересекающие Таджикистан (для Коканда) и транскавказский коридор</li> <li>• устаревший железнодорожный подвижной состав</li> <li>• нет четко сформулированной стратегии для проектов по формуле ЧГП</li> <li>• высокие налоги в сфере торговли</li> <li>• устаревший парк грузовых транспортных средств (ЕВРО1, ЕВРО2) вследствие высоких таможенных пошлин на ввоз новой техники</li> <li>• долгое ожидание в очереди при пересечении границ, нет унифицированных контрольных мер, бюрократические препоны</li> <li>• недопонимание аспекта «логистика» многими участниками транспортного процесса</li> <li>• недостаточные фонды финансирования</li> <li>• в целом, на железнодорожных терминалах нет складских помещений, а мощности по обработке контейнеров ограничены</li> <li>• международные автомобильные перевозки не на высоком уровне</li> <li>• нет соответствующих стат.данных, недостаток исследований по перевозке грузов с разбивкой на пункты отправления / назначения, нет соответствующей базы данных (сведения есть, но они не обработаны должным образом).</li> </ul>
<b>ВОЗМОЖНОСТИ</b>	<b>УГРОЗЫ</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• новые инвестиции, ЧГП, международные донорские организации</li> <li>• новый проект ЛЦ-ра в Сергели (заключительный этап проектирования)</li> <li>• возможный новый ЛЦ-р в речном порту</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• политическая нестабильность в соседних странах</li> <li>• медленный темп дерегулирования (демонополизации)</li> </ul>

Р2706 ЦЕНТРАЛЬНАЯ АЗИЯ. ОТЧЕТ О ЛОГИСТИЧЕСКИХ ЦЕНТРАХ

<p>Термеза</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• новые правовые рамки по аспектам ЧПП, ЛЦ-ров</li><li>• правоусиление и большая либерализация рынка (сокращение налогов)</li></ul>	
--	--

**Кыргызская Республика:**

<b>СИЛЬНЫЕ СТОРОНЫ</b>	<b>СЛАБЫЕ СТОРОНЫ</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• границы с Китаем</li> <li>• либерализованная экономика</li> <li>• наличие текстильной промышленности, золотозапасов, сельхозпродукции, продукции оборонного назначения</li> <li>• законодательная основа для Свободных экономических зон, которая работает на деле</li> <li>• привлекательный горный рельеф страны, отсутствие интенсивного движения, препятствующего развитию туризма</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• внутриконтинентальное положение</li> <li>• низкий уровень ВВП, низкая финансовая способность, слабая экономика</li> <li>• труднодоступная гористая местность</li> <li>• недостаточно разветвленная ж/д сеть</li> <li>• недостаточно успешный опыт СЭЗ</li> <li>• понятие «логистика» - почти неизвестный термин</li> <li>• отсутствие логистических центров или зрелого планирования</li> <li>• существование только лишь 2 ж/д линий вследствие своего статуса тупика (т.е. нет соответствующих соединений с Узбекистаном и Казахстаном) – нет сетевого железнодорожного сообщения по сути, изношенная инфраструктура</li> <li>• отсутствие правовой базы для мультимодального транспорта, грузового экспедирования, ЛЦ</li> <li>• планирование дополнительной СЭЗ, которое до сих пор не реализовано</li> <li>• недостаточные грузовые объемы со времен Советского Союза</li> </ul>
<b>ВОЗМОЖНОСТИ</b>	<b>УГРОЗЫ</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• новая ж/д ветвь Китай-Ош</li> <li>• новая железнодорожное соединение Балыкчи-Джалалабад-Торугарт (граница с Китаем) сократит расстояние между Европой и Юго-восточными странами на 1100 км по сравнению с ТРАНССИБом и на 300 км по сравнению с Железнодорожной линией «Дружба»</li> <li>• частные инициативы</li> <li>• инфраструктура за счет фондов донорских организаций</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• политические диспуты, нестабильность</li> <li>• безработица вместо роста рабочих мест</li> </ul>

**Республика Таджикистан:**

<b>СИЛЬНЫЕ СТОРОНЫ</b>	<b>СЛАБЫЕ СТОРОНЫ</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• граница с Китаем</li> <li>• низкие затраты касательно трудовых ресурсов</li> <li>• страна привлекательна для развития туризма</li> <li>• свежая сельхозпродукция</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• внутриконтинентальное расположение</li> <li>• отсутствие запасов нефти</li> <li>• труднодоступный горный рельеф</li> <li>• низкий показатель ВВП, ограниченная финансовая способность</li> <li>• недостаточно развитая ж/д сеть</li> <li>• недостаток базовой инфраструктуры и надежных источников электроснабжения (нехватка энергоресурсов)</li> <li>• ветхие транспортные и коммуникационные системы</li> <li>• слабая экономика</li> <li>• недостаточно развитая инфраструктура</li> <li>• ж/д тупиковость, нет разветвленной ж/д сети</li> <li>• небольшое количество ж/д терминалов</li> <li>• автомобильные дороги требуют восстановления</li> <li>• нет правовой базы для ЛЦ-ров</li> <li>• низкий уровень осведомленности по аспектам создания ЛЦ-ров</li> <li>• слишком гористый рельеф, вследствие дополнительные затраты в процессе строительства новых инфраструктурных объектов</li> <li>• низкая плотность населения</li> <li>• по доступу к Китаю большим препятствием является высокогорные переходы</li> </ul>
<b>ВОЗМОЖНОСТИ</b>	<b>УГРОЗЫ</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• использование гидроэнергии в целях сокращения проблем с энергоснабжением (две новых гидроэлектрические станции нах-ся в стадии строительства)</li> <li>• намерение государства открыть свободные экономические зоны</li> <li>• новый мост, открытый по направлению к Афганистану, может послужить резким толчком для увеличения транспортных грузопотоков</li> <li>• потенциал транзитной страны для Китая</li> <li>• намерение Китая построить и профинансировать автомобильное соединение Китай-Таджикистан-Афганистан</li> <li>• АББАТ и грузовые экспедиторы желают разработать проекты по созданию ЛЦ-ров и приграничных терминалов, но нуждаются в инвестициях</li> <li>• присутствие международных доноров, финансирующих строительство автомобильных дорог, такие как USAID, АБР, EUROPEAID, Китайское</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• отсутствие иностранных инвесторов</li> <li>• нет достаточных грузопотоков для доказательства целесообразности создания ЛЦ-ров</li> <li>• политическая нестабильность в регионе (общие границы с Афганистаном)</li> </ul>

<p>правительство</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• разработка проекта создания ЛЦ-ра на базе железнодорожного терминала «Душанбе-2» и за счет расширения его территории</li> <li>• оценка целесообразности разработки проекта создания ЛЦ-ра в Турсунзаде</li> <li>• МТК определилось с локализацией ЛЦ-ров и СЭЗ, составило программу развития железных дорог, также приветствует ЧГП/частных инвесторов</li> </ul>	
---	--

## 5.2. SWOT-Анализ по ЛЦ-рам

### ТАШКЕНТ ТОВАРНЫЙ

СИЛЬНЫЕ СТОРОНЫ	СЛАБЫЕ СТОРОНЫ
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Расположение в центре города</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• устаревшее оборудование</li> <li>• старые складские помещения</li> <li>• низкие грузопотоки</li> </ul>
ВОЗМОЖНОСТИ	УГРОЗЫ
<ul style="list-style-type: none"> <li>• наиболее подходящий не только для городской логистики, но и для экспортно-импортных операций</li> <li>• финансирование по формуле ГЧП или от международных доноров (напр. АБР)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Недостаточные фонды финансирования</li> </ul>

### СЭЗ, БИШКЕК

СИЛЬНЫЕ СТОРОНЫ	СЛАБЫЕ СТОРОНЫ
<ul style="list-style-type: none"> <li>• СЭЗ – хороший механизм снижения бедности в регионе (3 000 сотрудников)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Нет железнодорожного соединения в СЭЗ, только автомобильное</li> <li>• Аэропорт МАНАС находится вне зоны СЭЗ, а не внутри ее, как это было ранее, тем самым создается проблема задержек в техн.процессах</li> <li>• Нет подачи газа</li> <li>• Коммуникации очень слабы</li> </ul>
ВОЗМОЖНОСТИ	УГРОЗЫ
	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Конкурентоспособность предложений СЭЗ, которая могла бы развиваться шире по региону</li> </ul>

**ПОРТ АКТАУ**

<b>СИЛЬНЫЕ СТОРОНЫ</b>	<b>СЛАБЫЕ СТОРОНЫ</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• порт Актау – оборудованный и операбельный порт на побережье Каспийского моря, и является одним из двух входных ворот в ЦА (другой – Туркменбаши) со стороны Каспия, расположенных на территории коридора ТРАСЕКА</li> <li>• Море является преимуществом для развития и привлекательных условий проживания</li> <li>• Нефтяной портовый железнодорожный паром до Баку</li> <li>• Ближайший пункт от ЦА до Баку</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Расположен далеко от других населенных пунктов, пустынный ландшафт</li> <li>• Старый ядерный полигон, законсервированный в саркофаги, но все же очень опасный</li> <li>• "озеро" для выпаривания-охлаждения ядерной станции, возможно, сообщается с морем</li> <li>• Завод по опреснению воды для водоснабжения города, осуществляет забор воды около «озера»</li> <li>• Нехватка источников воды, годной для питья</li> <li>• Очень плохое качество воды после опреснения</li> <li>• Низкий уровень жизни, экологические условия, суровый климат, очень холодные зимние ветры, очень жаркое лето, пустынный или степной рельеф местности в радиусе более 600 км</li> <li>• Морское побережье до сих пор не изучено для туризма и проживания</li> <li>• Очень низкий поток контейнерных потоков (только 1000 в год)</li> <li>• Нет оживленности в городе, развитие очень медленное.</li> </ul>
<b>ВОЗМОЖНОСТИ</b>	<b>УГРОЗЫ</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Новые инвестиции в город со стороны инвесторов из Дубай</li> <li>• Особая экономическая зона должна открыться в регионе</li> <li>• Налоги порта необходимо снизить</li> <li>• Меры по развитию сотрудничества с Баку, Потти, азербайджанскими и грузинскими службами в целях предоставления мер по стимулированию коридора ТРАСЕКА</li> <li>• Планы развития ЛЦ.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Нежелание инвесторов из Дубай развивать новый город, нет кредитной банковской системы!</li> <li>• нет заинтересованности в особой экономической зоне</li> <li>• Налоги на эксплуатацию порта не повышены</li> </ul>



**АТЫРАУ**

<b>СИЛЬНЫЕ СТОРОНЫ</b>	<b>СЛАБЫЕ СТОРОНЫ</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Живой город, развитие идет более устойчиво</li> <li>• Лучшие экологические условия, чем в Актау, река Уральск предоставляет источник воды</li> <li>• Множество других городов, населенных пунктов рядом с городом</li> <li>• Крупная ж-д станция</li> <li>• Предпочитаем для работы и проживания со стороны иностранных компаний</li> <li>• Ближайший город к российской границе и до юга России – Украины – юга Европы из ЦА – Казахстан</li> <li>• Нефтяные месторождения, сильная экономика области</li> <li>• Близрасположенность к Астане – Алматы- Китаю, чем с Актау, посуществующим сетям</li> <li>• Наличие реки</li> <li>• Авиасоединение с Европой</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Речной порт заброшен 15 лет назад, и только некоторые услуги в речном порту стали вновь предоставляться, несмотря на то, что это второй порт Казахстана в побережье Каспийского моря</li> </ul>
<b>ВОЗМОЖНОСТИ</b>	<b>УГРОЗЫ</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Речной порт эксплуатируется вновь полностью и развивается далее</li> <li>• KLM, AIR FRANCE рассматривают возможность развития хаба здесь</li> <li>• Расширение аэропорта и его модернизация уже имеют место, эксплуатируется как грузовой хаб компанией CARGOLUX.</li> <li>• Комбинация всех транспортных модулей в узловом пересечении</li> <li>• Развитие ЛЦ-ра</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Нехватка степени заинтересованности со стороны международных и отечественных инвесторов</li> </ul>

### 5.3. Заключения по SWOT-Аналізу

Казахстан и Узбекистан располагают большим количеством сильных характеристик формирования потенциала для ЛЦ-ров, нежели слабых, тогда как для двух других стран это не совсем так. Если рассматривать специальные примеры, как это проделано по отношению к 3 объектам (более конкретно, Ташкент-товарный, Актау, Атырау), можно увидеть множество слабых характеристик по первому объекту, хотя и одновременно возможности, тогда как по Атырау можно сделать заключение, что потенциал объекта выше, чем в Атырау, расположенного в западной части Казахстана, который является приоритетным производственным участком для строительства ЛЦ-ра.

### 5.4. Оценка существующих грузовых терминалов с точки зрения потенциального усовершенствования

Наименование грузового центра	Наличие земельных площадей	Наличие данных по пунктам отправки / пунктам назначения	Окружающая среда, анализ влияния на экологию	Наличие фондов финансирования	Консенсус смежду Гос.операторами, инвесторами по размещению объекта	Консенсус с соседями по размещению ЛЦ-ра	Наличие крупных источников спроса и производства	Крупные транзитные коридоры и/или трансграничные переходы	Крупные ж/д или мультимодальные, автомобильные узловые соединения	Наличие коммуникационных сетей	Наличие трудовых ресурсов	Наличие предварительных ТЭО или исследований жизнеспособности проекта	Налоговые послабления
Ташкент-товарный, ж-д	Низк.уров.	НЕТ	НЕТ	Низк	НЕТ		ДА	ДА	ДА	ДА	ДА	НЕТ	НЕТ
Ташкент - Чукурсай, ж-д	Есть дополнительные 28 га (по меньшей мере) для расширения	НЕТ	НЕТ	сред	НЕТ		ДА	ДА	ДА	ДА	ДА	НЕТ	НЕТ
Ташкент-Сергели, ж-д	средний	НЕТ	НЕТ	выс	ДА		ДА	ДА	ДА	ДА	ДА	НЕТ	НЕТ
Бухарский хлопковый терминал	низкий	НЕТ	НЕТ	выс	НЕТ		ДА	ДА	ДА	ДА	ДА	ДА	НЕТ
Бухарский ж-д контейнерный и общегрузовой терминал	низкий	НЕТ	НЕТ	низк	НЕТ		ДА	ДА	НЕТ	ДА	ДА	НЕТ	НЕТ
Навойинский ж-д	средний	НЕТ	НЕТ	выс	НЕТ		ДА	ДА	ДА	ДА	ДА	ДА	НЕТ
Автомоб. Терминал БК Интранс	средний	НЕТ	НЕТ	сред	Не треб.		ДА	ДА	ДА	ДА	ДА	НЕТ	НЕТ
Алматы-1, ж-д	низкий	НЕТ	НЕТ	низк	НЕТ		ДА	ДА	ДА	ДА	ДА	НЕТ	НЕТ
ЛЦ ДАМУ	высокий	НЕТ	НЕТ	выс	ДА		ДА	ДА	ДА	ДА	ДА	ДА	НЕТ

Р2706 ЦЕНТРАЛЬНАЯ АЗИЯ. ОТЧЕТ О ЛОГИСТИЧЕСКИХ ЦЕНТРАХ

ДОСТЫК	высокий	НЕТ	НЕТ	выс	ДА	ДА				ДА	ДА	ДА	НЕТ
ЛЦ "Астана Контракт" (Алматы), мультимод-ый	высокий	НЕТ	НЕТ	выс	ДА		ДА	ДА	ДА	ДА	ДА	ДА	НЕТ
ХОРГОС, автодорожный терминал (трансгранич- ый)	высокий	НЕТ	НЕТ	выс	ДА	ДА		ДА	ДА	ДА	ДА	ДА	НЕТ
ДАМУ (Астана)	высокий	НЕТ	НЕТ	выс	ДА		ДА	ДА	ДА	ДА	ДА	ДА	НЕТ
Астана, ж-д терминал	средний	НЕТ	НЕТ	низк	НЕТ		ДА	ДА	ДА	ДА	ДА	НЕТ	НЕТ
Порт Актау, конт. терминал	средний	НЕТ	НЕТ	сред	НЕТ		НЕТ	НЕТ	НЕТ	ДА	ДА	ДА	ДА
Бишкек, Аламедин-1, ж-д терминал	низкий	НЕТ	НЕТ	низк	НЕТ		ДА	ДА	ДА	ДА	ДА	НЕТ	НЕТ
Душанбе - 2, ж- д терминал	низкий	НЕТ	НЕТ	низк	НЕТ		ДА	ДА	ДА	ДА	ДА	НЕТ	НЕТ
СЭЗ Бишкек		НЕТ	НЕТ	сред	НЕТ		ДА	НЕТ	НЕТ	ДА	ДА	НЕТ	НЕТ

Из таблицы выше следует заключение, что необходимо проделать большой объем работы с точки зрения создания сети ЛЦ-ров в ЦА, особенно в Узбекистане, Таджикистане и Кыргызстане, где ЛЦ-ры существуют или находятся в стадии строительства.

Но одновременно во всех странах ЦА существует потребность усовершенствования железнодорожных терминалов. Однако, спрос не очень высок во всех случаях, но вероятен скрытый спрос, который может проявиться в период, когда сеть ЛЦ-ров будет создана, учитывая условие, что развитие будет происходить по такой же шкале тенденций, как это наблюдалось в последние годы.

Таким образом, необходимо составить график по срокам выполнения запланированных мероприятий в целях дальнейшего развития, и классифицировать предлагаемые ЛЦ-ры по масштабам, принимая во внимание различные критерии. Все они приведены в главах ниже.

По отношению к вышеупомянутым терминалам: некоторые из них могут быть усовершенствованы, так как там имеется дополнительные земельные площади для расширения и место расположение объекта подходящее. Но первоначально, конечно, необходимо осуществить некоторые исследования (ТЭО, анализ жизнеспособности объекта, ген.планирование, техническое проектирование).

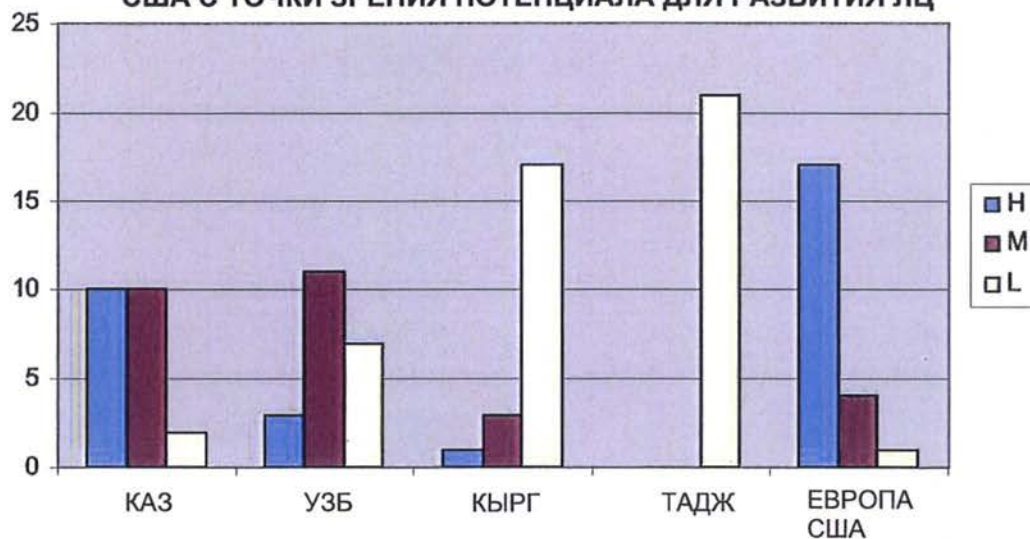
### 5.5. Сравнительный анализ 4 стран проекта касательно потенциала развития ЛЦ в сопоставлении с Европой, США

Если бы мы хотели сравнить 4 страны проекта с точки зрения потенциала развития ЛЦ-ров в сопоставлении с Европой, США, то получили бы к нижеследующее:

ТАБЛИЦА 12. СРАВНЕНИЕ СТРАН ЦА с ЕВРОПОЙ и США

Критерий	Казахстан	Узбекистан	Кыргызстан	Таджикистан	Европа, США
ВВП	СРЕДНИЙ	НИЗКИЙ	НИЗКИЙ	НИЗКИЙ	ВЫСОКИЙ
СПРОС НА ТРАНСП.ПОТОКИ	ВЫСОКИЙ	СРЕДНИЙ	НИЗКИЙ	НИЗКИЙ	ВЫСОКИЙ
РАЗВИТИЕ ЦЕПИ РОЗНИЧНОЙ ТОРГОВЛИ	СРЕДНИЙ	НИЗКИЙ	НИЗКИЙ	НИЗКИЙ	ВЫСОКИЙ
ПОТРЕБЛЕНИЕ	СРЕДНИЙ	НИЗКИЙ	НИЗКИЙ	НИЗКИЙ	ВЫСОКИЙ
ЭКСПОРТ КОНТЕЙН-НЫХ ПРОДУКТОВ	НИЗКИЙ	СРЕДНИЙ	НИЗКИЙ	НИЗКИЙ	ВЫСОКИЙ
ИМПОРТ КОНТЕЙН-НЫХ ПРОДУКТОВ	ВЫСОКИЙ	СРЕДНИЙ	НИЗКИЙ	НИЗКИЙ	ВЫСОКИЙ
РОСТ	ВЫСОКИЙ	ВЫСОКИЙ	СРЕДНИЙ	НИЗКИЙ	СРЕДНИЙ
ДОЛЯ Ж-Д ТРАНСПОРТА	ВЫСОКИЙ	ВЫСОКИЙ	НИЗКИЙ	НИЗКИЙ	ВЫСОКИЙ
РАЗВИТИЕ МУЛЬТ-НОГО ТРАНСПОРТА	СРЕДНИЙ	СРЕДНИЙ	НИЗКИЙ	НИЗКИЙ	ВЫСОКИЙ
РАЗВИТИЕ ТРАНСП.СЕТИ	СРЕДНИЙ	СРЕДНИЙ	НИЗКИЙ	НИЗКИЙ	ВЫСОКИЙ
РАЗВИТИЕ КОММУНИКАЦ. СЕТИ	СРЕДНИЙ	СРЕДНИЙ	НИЗКИЙ	НИЗКИЙ	ВЫСОКИЙ
НОУ-ХАУ	СРЕДНИЙ	НИЗКИЙ	НИЗКИЙ	НИЗКИЙ	ВЫСОКИЙ
РАЗВИТИЕ СФЕРЫ ГРУЗОЭКСПЕДИР-Я	СРЕДНИЙ	СРЕДНИЙ	НИЗКИЙ	НИЗКИЙ	ВЫСОКИЙ
НАЛИЧИЕ ЧАСТНОГО ФИНАСИРОВАНИЯ	ВЫСОКИЙ	НИЗКИЙ	НИЗКИЙ	НИЗКИЙ	СРЕДНИЙ
СПОСОБНОСТЬ ГОС.ФИНАСИРОВАНИЯ	ВЫСОКИЙ	НИЗКИЙ	НИЗКИЙ	НИЗКИЙ	СРЕДНИЙ
ЖЕЛАНИЕ ИНВЕСТИРОВАНИЯ СО СТОРОНЫ ДОНОРОВ	ВЫСОКИЙ	СРЕДНИЙ	СРЕДНИЙ	НИЗКИЙ	НИЗКИЙ
РАЗВИТИЕ ЛЦ-РОВ	НИЗКИЙ	НЕТНЕ	НЕТНЕ	НЕТНЕ	ВЫСОКИЙ
СПРОС НА ЛЦ-РЫ	ВЫСОКИЙ	СРЕДНИЙ	НИЗКИЙ	НИЗКИЙ	ВЫСОКИЙ
ПОТЕНЦИАЛ ТРАНЗИТНОГО ДВИЖЕНИЯ	ВЫСОКИЙ	ВЫСОКИЙ	НИЗКИЙ	НИЗКИЙ	ВЫСОКИЙ
УРОВЕНЬ ДЕ-РЕГУЛИРОВАНИЯ	СРЕДНИЙ	НИЗКИЙ	ВЫСОКИЙ	НИЗКИЙ	ВЫСОКИЙ
ГЕОПОЛИТИЧЕСКАЯ СТАБИЛЬНОСТЬ	ВЫСОКИЙ	СРЕДНИЙ	СРЕДНИЙ	НИЗКИЙ	ВЫСОКИЙ
КОНСЕНСУС КЛЮЧЕВЫХ ДЕЙСТВУЮЩИХ ЛИЦ	СРЕДНИЙ	СРЕДНИЙ	НИЗКИЙ	НИЗКИЙ	СРЕДНИЙ
В	10	3	1	0	17
С	10	11	3	0	4
Н	2	7	17	21	1

**РИС 3. РЕЙТИНГ РЕСПУБЛИК ЦА В СРАВНЕНИИ СО СТРАНАМИ ЕВРОПЫ И США С ТОЧКИ ЗРЕНИЯ ПОТЕНЦИАЛА ДЛЯ РАЗВИТИЯ ЛЦ**



Приведенное выше сравнение показывает, что Казахстан является наиболее готовым развивать ЛЦ-ры (что самом деле происходит в данное время в стране высокими темпами).

Узбекистан также располагает достаточно сильными характеристиками для развития ЛЦ-ров, но необходимо, чтобы в соответствующих ТЭО прорабатывался каждый объект более детально.

Две оставшиеся страны (Кыргызстан и Таджикистан) демонстрируют невысокий приоритет развития ЛЦ-ров, но опять же, в некоторых случаях необходимо выполнить ТЭО в целях определения некоторых параметров.

## **6. ЗАКЛЮЧЕНИЯ НА ПРЕДМЕТ, ГДЕ И КАК ПРОЕКТИРОВАТЬ НОВЫЕ ИЛИ СОВЕРШЕНСТВОВАТЬ СУЩЕСТВУЮЩИЕ МОЩНОСТИ ГРУЗООБРАБОТКИ; КАТАЛОГ ПОЛОЖИТЕЛЬНОЙ ПРАКТИКИ**

### Общие полученные данные и рекомендации

Глобализация экономики и роста в Азии (в основном, в Китае) создала сильный потенциал для **увеличения** объемов транзитных грузовых потоков через территорию стран ЦА **по евразийским транспортным коридорам**.

Следовать **тенденциям** нелегко с точки зрения прогнозирования и приверженности им (например, через железнодорожный пограничный переход на казахстанской границе с Китаем в 2007 году было перевезено 7 миллионов тн груза, а в 2006г. 13 миллионов!!!).

Распад Советского Союза, ранее переориентировал грузовые потоки, или изменил тип перевозимого сырья / конечной продукции.

Хотя Казахстан и значительно преуспел в процессе либерализации транспортного сектора, гос.власть Узбекистана все еще держит данный сектор в достаточно подконтрольном состоянии, дерегулирование происходит очень медленными темпами.

Казахстан и Узбекистан осуществили написание национальных стратегий транспортного сектора, тогда как Кыргызстан и Таджикистан все еще в процессе написания данной работы при оказываемой поддержке АБР.

Изменяющиеся методы перевозок грузов и дальнейшее развитие мультимодального транспорта имеют и вносят новые требования к инфраструктуре, особенно к мультимодальным терминалам, которые имеют статус международных, и усовершенствуются в ЛЦ-ры, включающие в себя все имеющие к ним отношение функции международных транспортных и логистических объектов.

Существует потребность в проведении тренингов по тематикам международных грузовых процедур, экспедирования грузов, мультимодального транспорта, организации логистической цепочки.

В дополнение, существует потребность в установлении сотрудничества между странами ЦА в целях развития региональной сети и избежания изолированности ЛЦ-ров, которые будут обеспечивать транзит, импорт и экспорт грузов в региональном сообществе.

Предстоящий новый тендер на представление ТЭО для стран ЦА с бюджетом 2 млн.евро, выделяемый ЕС, проведет исследование на предмет осуществимости

создания подобных ЛЦ-ров, где приоритет будет отдан Кыргызстану.

Имеет смысл принять во внимание идею создания одного ЛЦ-ра в Бишкеке в период последующих 5-ти лет и второго в Оше или Иссыкуле, **что подлежит исследованию в рамках ТЭО.**

Международная тенденция – развитие ЛЦ-ров в сотрудничестве с частным сектором по формуле ГЧП, всегда привлекая крупных действующих игроков в сфере международного логистического рынка (с приемлемыми ноу-хау, уже вовлеченными в эксплуатацию крупных ЛЦ-ров).

Институциональные и юридические рамки необходимы для реализации схем ГЧП во всех странах Центральной Азии. В странах нет соответствующих данных по пунктам отправления и назначения (анализ O/D), которые нужны для планирования и написания ТЭО.

Таким образом, существует потребность в проведении **инвентаризации** транспортного сектора стран ЦА в соответствии с примером ЕС (РАНЕТРАМА) и стран Восточного Балканского региона, что позволит собрать информацию о потоках, парках, сетях, исследованиях O/D, мониторинге на предмет реализации стратегических задач, негативных случаях, проводимых проектах/работах, а также составить график выполнения и представить базу данных (Географическую поисковую систему) из общих фондов и на регулярной основе.

ЛЦ-ры более не являются неизвестным понятием в странах Центральной Азии. В Казахстане уже существует ЛЦ, функционирующий в полную мощность («АСТАНА КОНТРАКТ» в северном пригороде Алматы), и другой, находящийся в стадии строительства и частичной эксплуатации («ДАМУ Алматы»), также расположен севернее от центра г.Алматы.

Казахстан - страна, которая наиболее преуспела, по сравнению с другими странами ЦА, в вопросах развития сети логистических центров. Но все же здесь не существует **ни четкой стратегии**, или специальной правовой базы по аспектам грузового экспедирования и логистики, **ни ясных предписаний**, как, где и кто может осуществлять проектирование ЛЦ-ров.

ДАМУ - частный **инвестор** начинает строительство второго ЛЦ близ центра города **Астана** с нуля. Компания движется вперед очень быстро, **несмотря** на административные трудности и необходимость получения большого количества **требуемых разрешений**. Также компания **ДАМУ** почти готова начать строительство третьего ЛЦ на площади 250 га в г.Актобе (Актюбинск), и планирует **еще один** в Достыке.

«Астана Контракт» также планирует развитие одного ЛЦ в Астане, и для этого недавно была приобретена земля.

В Казахстане, согласно данным АНЕК (KIFFA), понятие «Логистика и лог. центры» еще не особо хорошо понимаемо. Существует недостаток экспертных человеческих ресурсов, таким образом, требуется повышение уровня квалификации на базе соответствующих

учебных курсов, предоставляемых в учебном центре АНЕК или университетах. В дополнение, ЛЦ-ры, перечисленные выше, не предлагают должный спектр услуг, как это наблюдается в комплексных ЛЦ-рах, а предоставляют, главным образом, услуги складирования/хранения грузов и грузовых дворов.

Узбекистан также находится в завершающей стадии проектирования своего ЛЦ-ра в г.Ташкенте близ железнодорожной станции Сергели. Проектная документация выполнена компанией «УЗВНЕШТРАНС», которая хоть и является государственной, все же приветствует привлечение частного капитала в развитие и эксплуатацию объекта, хотя положения по такому долевному участию еще не сформулированы.

Помимо этого, данный вид услуг в Узбекистане очень хорошо организован на терминале по консолидации хлопка в г.Бухаре, который вобрал в себя достаточно большое количество функций ЛЦ-ра, но сконцентрирован на одном виде продукции.

Наряду с ним, существуют два небольших ЛЦ-ра (KN IBRAKOM (консолидация хлопка) и Музимпекс (скоропортящиеся товары)) близ Ташкента.

Республика Таджикистан и Кыргызская Республика находятся на порядок ниже в развитии данной сферы, но повсеместно признается ее острая потребность, обсуждаются стратегические идеи; по части финансирования – наблюдается нехватка капитала и, вследствие этого, в целях решения данной задачи предстоит преодолеть большое количество этапов формирования соответствующего потенциала. В этих двух странах розничная торговля зачастую осуществляется через колхозные рынки, где товары привозятся сразу в контейнерах (например, обувь, импортируемая из Китая и Турции) и продаются внутри же контейнера.

Обобщенно в странах региона можно идентифицировать следующее:

- существуют разные уровни демонополизации и либерализации экономики.
- наблюдаются разные уровни оценки преимуществ ЛЦ-ров со стороны соответствующих правительственных органов.
- существует недостаток сформулированных стратегий и правовых основ в сферах грузового экспедирования и логистики.

Мультимодальная логистическая сеть не может существовать без устроенных должным образом железнодорожных терминалов.

Железные дороги - очень важное соединительное звено в логистической сети. Они считались очень сильным компонентом в системе бывшего Советского Союза и, как оставшееся от него наследие, существует довольно развитая ж/д инфраструктура, особенно в Узбекистане и Казахстане, поддержание которой не должно игнорироваться, учитывая роль данного вида транспорта в сопоставлении с автодорожным. Железнодорожные терминалы требуют общего восстановления и обеспечения более качественными автодорожными соединениями.

На некоторых терминалах необходимо спроектировать парковочные и маневровые площадки для грузового автотранспорта, а также складские помещения. Одни терминалы функционируют в напряженном графике, такие как Чукурсай (Узбекистан)



и Алматы-1 (Казахстан), а другие (большинство) - находятся на низком уровне востребованности, такие как Аламедин-1 (Бишкек) и Ташкент-товарный.

Казахстан может рассматриваться как модель (эталон) в вопросах развития логистики, но все же в формате всех четырех стран требуется осуществление соответствующего профильного обучения и повышение уровня квалификации.

#### Заключения по каждой стране с точки зрения рассматриваемого сектора (Логистические центры)

##### Казахстан

Специальный указ, открытая экономика, позволяющие создавать совместные предприятия с иностранным капиталом и отечественными партнерами в виде акционерных компаний, возможностью конвертации и вывоза иностранной валюты, полученной прибыли – все это может служить моделью для остальных стран ЦА.

- Два крупномасштабных проекта, направленные на создание современных высоко-технологических логистических центров в Алматы и Астане, находятся на этапе осуществления. В Алматы упомянутый ЛЦ-р уже пущен в эксплуатацию (ДАМУ, Астана-Контракт)
- Наличие достаточных фондов из частных источников финансирования
- Поддержка со стороны государственной законодательной базы (сильное волеизъявление правительства)
- Наличие соответствующего уровня экспертизы (на основе наилучших западных практик)
- Новая государственная программа по развитию Хоргоса, одобренная президентом

##### Узбекистан

На текущий момент страна не располагает соответствующей стратегией, но находится в стадии подготовки; все еще закрытая экономика, проблемы с конвертацией валюты, вывоз прибыли за пределы страны не разрешен, иностранный капитал приветствуется, но нет соответствующей правовой и институциональной среды, позволяющей гибко решать возникающие проблемы

- уверенная тенденция роста ВВП (прогнозируемый 10%-ный рост к 2009 году)
- наиболее развитая железнодорожная сеть в Центральной Азии
- завершенное строительство нового стратегического сетевого отрезка железной дороги (Бойсун – Кумкурган – Ташгузар), является прямым соединением южной части Узбекистана с его остальными регионами, в прошлом для того, чтобы попасть в другие регионы страны с данной территории, требовался транзит по территории Туркменистана.
- Определение приоритета по развитию транспортного сектора со стороны государства, отданного проекту создания логистического хаба в г.Навои

## P2706 ЦЕНТРАЛЬНАЯ АЗИЯ. ОТЧЕТ О ЛОГИСТИЧЕСКИХ ЦЕНТРАХ

- Развитие экспортно-ориентированной промышленной продукции (главным образом, производство текстильной продукции, химикатов, оборудования, машиностроение) увеличит объемы международных грузовых перевозок
- Рост внешней торговли (140%)
- Финансовая поддержка со стороны МФИ, но требуется зрелое ТЭО по вопросам создания ЛЦ-ров
- **Возможно, необходимость** создания более одного логистического центра (предполагаемые месторасположения: Самарканд, Бухара, Навои, Термез, Андижан)
- **Возможно, необходимость** строительства регулируемых температурных складских помещений для сельскохозяйственной продукции и переработанной плодоовощной продукции (пропадает высокий процент выращенной продукции)
- Новое соглашение с Российской Федерацией по развитию авиационного сектора Узбекистана, страна – член международной команды транснациональной корпоративной системы
- Новый зрелый проект по созданию ЛЦ (Сергелийский район Ташкента), выполненный компанией Узвнештранс, принадлежащей Министерству внешне-экономических связей, инвестиций и торговли.
- Министерство экономики прекратило процесс продажи грузообрабатывающих мощностей на аукционе, сконцентрировавшись на создании более благоприятных условий привлечения необходимых инвестиционных вложений
- Подготовка проекта нового закона о транзите
- Создание новой региональной структуры Союза ассоциаций грузовых экспедиторов (где Узбекистан, Казахстан, Кыргызстан и Таджикистан являются странами-участниками)
- Автомобильный транспорт еще не развит на достаточном уровне в стране
- Город Коканд – производственный центр (фермерство, индустрия) и узел пересечения коридоров. Он расположен в Ферганской долине (население 8 млн. человек на 22 000 кв.км), таким образом, существует также спрос со стороны населения, обосновывающий размещение там ЛЦ-ра для внутренних дистрибьюторских нужд.

### Кыргызская Республика

- Высокая степень приоритизации логистических центров со стороны государства
- Скучная железнодорожная сеть вследствие ее функционирования в качестве тупика в советский период
- Сильная поддержка МФИ (особенно АБР), сфокусированная на строительстве целостной железнодорожной/автодорожной сети
- Альтернативное изучение вопроса по созданию ЛЦ-ров в рамках деятельности региональной структуры Союза ассоциаций грузовых экспедиторов
- Довольно развитая СЭЗ «Бишкек», представляющая хорошие показатели экспортно-ориентированной продукции

- Созданная Рабочая группа по рассмотрению вопросов Алматинской программы действий сконцентрирована на решении проблем внутриконтинентальных стран
- Посредством финансирования из бюджета Европейской Комиссии (совместно с программой ПРООН) выделены средства на строительство современного пункта трансграничного перехода в Акжолле (90%-ная степень готовности сдачи объекта в эксплуатацию).

#### Таджикистан

- Республика совсем не продвинулась в развитии сектора логистики, однако, правительство понимает необходимость строительства ЛЦ-ров и также проводит исследование на предмет создания свободных зон
- Однако необходима подготовка ТЭО в целях правильного определения пунктов размещения объектов и расстановки приоритетов.
- Не существует закона о логистике и мультимодальном транспорте
- Не развита сеть железных дорог
- Нет решений по финансированию логистической инфраструктуры по формуле ГЧП или из частных источников

#### *Предполагаемые пункты расположения ЛЦ-ров*

Ниже следуют некоторые предположения по локализации основных логистических центров, хотя данный вопрос требует комплексного изучения на предмет целесообразности, как обязательное условие.

В Казахстане, где уже имеются 2 ЛЦ-ра в Алмате, и третий находится в стадии строительства в Астане, возможно, в последующие 5 лет понадобятся дополнительные ЛЦ-ры, но в других городах или пунктах, вероятно, необходимо строить ЛЦ-ры ранее и после тщательного рассмотрения исследуемых объектов на предмет осуществимости задачи. Таковыми городами/пунктами являются:

1. города Атырау и/или Актау,
2. станция Достык для железнодорожных и Хоргос для автомобильных перевозок
3. город Шымкент
4. город Атобе
5. и другие индустриально развитые регионы Казахстана

(По расчетам ЭСКАТО ООН к 2015г. в Казахстане будет существовать потребность в 10 сухих портах).

В Актау в рамках программы развития нового города к 2020 году планируется увеличить население города до 1 млн. жителей.

**Высокий** приоритет отдан станции Достык (ж/д) и Хоргос (а/м) вследствие высоких

объемов растущего транзита из Китая и другим индустриально развитым регионам Казахстана, таким как Шымкент, Актобе, Атырау (ближайший пункт к Центральной Европе наземным транспортом по существующим транспортным коридорам).

В Кыргызстане: Бишкек, Ош, Иссыкуль (Балыкчи)

В Таджикистане:

1. Душанбе (возможно усовершенствование железнодорожного терминала)
2. и/или приграничный Турсунзаде, находящийся примерно в 80 км от столицы Душанбе
3. исследуется также возможность целесообразности по отношению к одному или более объектам, таким как Худжанд, Курган-Тюбе, Хорог, Нижний Пяндж (позднее).

В Узбекистане

Где на данный момент нет ЛЦ-ров, имеет смысл рассматривать вопрос о создании логистических центров на базе нижеследующих станций:

1. Сергели (Ташкент) – уже находится в завершающей стадии своего проектирования, осуществляемого компанией «УЗВНЕШТРАНС»,
2. Чукурсай (Ташкент, - по причине своей близрасположенности к пограничному Келесу);
3. Термез (трансфганский коридор);
4. Бухара или Навои (по причине своей близрасположенности к границам со стороны Каракалпакии и Ходжидавлета),
5. Андижан (мультимодальные транспортное движение на маршруте Андижан-Ош-Иркештам) или Коканд относительно Ферганской долины;.
6. Нукус, как выявлено, представляет меньший приоритет;
7. третий в районе Ташкента, вследствие густонаселенности и большой занимаемой площади города, считающегося пунктом пересечения транспортных коридоров.

**ТАБЛИЦА 13. КРАТКОЕ ОПИСАНИЕ ХАРАКТЕРИСТИК  
СУЩЕСТВУЮЩИХ ГРУЗОВЫХ ЦЕНТРОВ**

Наименование грузового терминала	Пло щадь	Описание	Пропускная способность в год	Рейтинг загружен ности
Ж-д терминал Астана	24га		14.000 контейнеров в год	Очень загружен
Алматы-1, ж-д	Нет данных	3 крана и 2 стакера		Очень загружен
Порт Актау – контейнерный терминал	Нет данных	Только 1000 контейнеров в год		Низкий уровень загрузки
"Астана Контракт" в Алматы, мультимодальный ЛЦ-р	17га	50.000 кв.м. складских помещений, новое оборудование (краны, стакеры)		Очень загружен
ДАМУ, Алматы, мультимодальный ЛЦ-р	130га			Эксплуатиру ется частично, пока невысокий уровень загр ти
Ж-д терминал Аламедин, Бишкек	Нет данных	2 низкпотолочных склада (5,5 м высоты), рич-стакер на 40-фт контейнеров, поставленный по линии Тасис, 2 ж-д линии для порожних контнейнеров, 7 кранов для 20' контейнеров, прибывающих каждые 24 часа		Достаточно загружен
СЭЗ, Бишкек	332га	Первая СЭЗ, функционирующая в ЦА.		Невысокий уровень загр ки
Автодорожный терминал АББАТ, Душанбе	2.5га	Таможенная очистка, небольшие складские помещения, гостевой дом		Невысокий уровень загр ки
Железнодорожный терминал Душанбе- 2	17.5га	Складов нет, 1 кран для 40- фут.контейнеров, 1 кран для 20-фут., 8 для 5-8 фут., 1 мобильный кран, ричстакеров нет, каждый день на обработку прибывают 12-15 контейнеров по железной дороге		Достаточно загружен

Р2706 ЦЕНТРАЛЬНАЯ АЗИЯ. ОТЧЕТ О ЛОГИСТИЧЕСКИХ ЦЕНТРАХ

Чукурсай, Ташкент, ж-д терминал	28га	Складов нет, только контейнерный парк, оператор - «Узтемирйулконтейнер», часть участка арендуется «Шоштранс»	50000 конт. / год	Очень загружен
Ташкент-товарный, железнодорожный терминал	20га	16 устаревших складов, высотой 5 м, устаревшее оборудование, старые краны для обработки 3-5 фут.конт. (необходимо демонтировать), 4 ж-д линии, расположен в центре города	5000 конт. / год	Невысший уровень загрузки
Хлопковый терминал, Бухара	19га	Целевой хлопковый терминал, 35 000 кв.м.крытых помещений для хранения хлопковолокна, 18 погрузчиков и рич-стакеров, большое кол-во кранов	125.000 тн хлопка	От загруженного до очень загруженного в сезон
Ж-д терминал Сергели, Ташкент	Нет данных	Складов нет, достаточно места для расширения	30000 конт. / год 20000 вагонов / год (хлопок)	Достаточно загружен
Автомобильный терминал «БК Интранс»	8.5га			Невысокая степень загрузки
Ж-д терминал, Бухара и терминал для грузов общего назначения	12.8га	Складов нет, имеется некоторое кол-во кранов, нет достаточной площади для расширения		Достаточно загружен
Железнодорожный терминал, Навои	4.2га	2 крана		
ДОСТЫК	Нет данных	7 различных железнодорожных терминалов для грузов различного назначения, складов нет, 1 крытый терминал для контейнеров, 1 открытый терминал для контейнеров, один из них для обработки 32 тн.		Очень загружен
ДАМУ, Астана	58га	10 км к северу от центра Астаны, начато строительство 2 складов по 20 000 кв.м., высокопотолочные – 12м высоты, 3 дополнительных склада планируется к октябрю 2008		Неосвоенный участок земли
Железнодорожный терминал, Астана	24га		14.000 конт. / год	Достаточно загружен

**ТАБЛИЦА 14. УЧАСТКИ, ПОДХОДЯЩИЕ ПО СВОЕМУ ПОТЕНЦИАЛУ ДЛЯ  
ПРОЕКТИРОВАНИЯ ЛЦ-РОВ,  
ИЛИ УСОВЕРШЕНСТВОВАНИЯ СУЩЕСТВУЮЩИХ ГРУЗОВЫХ ТЕРМИНАЛОВ**

Производственный участок	Предложенные правительством и / или другими действующими лицами	Предложенные в данном документе к дальнейшему изучению	Факт посещения участка
Ж-д терминал ДОСТЫК	<b>S</b>		нет
Автомобильный терминал ХОРГОС (трансграничные перевозки)			нет
Атырау		<b>S</b>	нет
Актобе			нет
Шымкент			
Порт АКТАУ, контейнерный терминал	<b>S</b>		да
Ж-д терминал Чукурсай, Ташкент			да
Сергели, Ташкент			да
Город Навои	<b>S</b>		нет
Термез			нет
Андижан			нет
Самарканд	<b>S</b>		нет
Худжанд			нет
Нукус			нет
Железнодорожный терминал Аламедин, Бишкек (или другой участок)			да
Ош			нет
Иссыкуль (Балыкчи)	<b>S</b>		нет
Железнодорожный терминал Душанбе-2 (или другой участок)			да
Турсунзаде			нет

## **6.1. Каталог положительной практики**

### 6.1.1. Приемлема ли концепция развития ЛЦ-ров в условиях ЦА?

Обоснование строительства грузовых городков **должно** демонстрировать преимущества, аналогичные европейским:

- Резонно, когда муниципальные и региональные администрации координируют расширенное планирование. Государство ответственно за инфраструктурное развитие (автомобильные дороги, железная дорога, водные пути сообщения, порты, заключительные концепции).
- Таким образом, концепция по ЛЦ-рам **выглядит** приемлемой в общем, но необходимо учесть специфику стран ЦА
- Частный сектор мог бы/ должен играть более значимую роль в развитии и финансировании (фонды развития, предприятия по развитию)
- Открытость грузовых городков должна быть гарантирована, необходимо избегать монополий. Вовлечение железнодорожного транспорта обязательно (интермодальные терминалы).
- Пилотные проекты необходимо изучить и поддержать. Различные мнения по способам решений внутри страны приемлемы. Зонтичная организация и генеральное планирование было бы в пользу.

### **Возможные ролевые функции государственного и частного секторов**

Из международного опыта, касательно правовладения морскими портами и их эксплуатации, видно, что государство обычно имеет право на владение и несет ответственность за регулирование, тогда как эксплуатация и менеджмент отдан частному сектору на базе концессионных договоров. Правительство также ратует за улучшение соединений транспортной инфраструктуры с портами, обеспечивает необходимый уровень конкуренции в секторе.

### 6.1.2. Критерии выбора производственного участка для проектирования ЛЦ-ра или усовершенствования существующих терминалов

Критерии принятия решений:

- Где строить, почему, как
- Кто является правомочным органом для проектирования, финансирования, эксплуатации?
- Какой тип ЛЦ-ра необходимо проектировать (экпорто-, импорто-ориентированный, приграничный, междугородный, распределительный, по перевозке скоропортящейся продукции)?

ЛЦ-ры следует размещать вдоль основных транспортных коридоров, на их пересечении, близ портов, аэропортов или железнодорожных терминалов, по



периферии крупных городов, около базовых пунктов пересечения границ и СЭЗ. Наличие доступных по стоимости земельных участков, достаточных к расширению площадей – очень важный фактор. Предпосылкой инициирования таких проектов является наличие площадей от 10 до 30 гектаров.

Месторасположение объекта должно быть подкреплено всеми требуемыми разрешительными документами, выдаваемыми правительством в отношении данного землепользования, а также соответствовать заключениям по оценке воздействия на окружающую среду и природоохранным положениям, не должно негативно влиять на других землевладельцев, особенно в такой **деликатной** сфере, как жилищная.

ЛЦ-ры играют **потенциально** важную роль в улучшении качества транспортных операций и в деле привнесения своего значительного вклада в развитие экономики региона.

Потенциальные преимущества логистических центров включают в себя: сокращенные транспортные затраты и последующее улучшение конкурентной среды в сфере производства экспортно-ориентированной продукции; рост числа предложений и спроса на услуги логистических или ассоциированных с ними центров в бизнес кругах; создание потенциальных рабочих мест, в связи с появлением побочных видов услуг, связанных с работой сухих портов, а также выгоды с точки зрения экологической безопасности при условии, что предпочтение перехода на железнодорожной модуль будет поддерживаться.

ЛЦ-порты предоставят грузоотправителям возможность осуществления консолидации и распределения функций, а также осуществления экспортно-импортных процедур во внутренних пунктах, что расположены относительно недалеко от производств, фабрик и фермерских хозяйств.

Данные мощности способствовали бы сокращению напряженности в режиме работы и количества задержек при пересечении границ и в портах, тем самым сокращая затраты по экспортным и импортным сделкам. Это особенно важно для внутриконтинентальных стран.

Логистические центры могут быть созданы на основе ЧГП. В зависимости от законодательства каждой страны и прав на владение объектом, выявлены различные комбинационные схемы частно-государственного партнерства, такие как концессии (DBFMO, DBFT) и другие с возможным вовлечением МФИ.

Далее обзорно представлены необходимые условия для предварительной оценки потребностей и выбора правильного месторасположения планируемого логистического центра:

- Наличие данных по грузам из пунктов отправки и пунктов назначения с разбивкой на виды товаров и субрегионы по грузовым перевозкам внутреннего, международного и транзитного сообщения
- Наличие земельного участка

- Анализ грузопотоков, воздействия деятельности объекта на окружающую среду
- Наличие фондов финансирования
- Консенсус по планированию того или иного месторасположения под логистический центр с правительственными органами, органами местного управления, транспортными ассоциациями, экспедиторскими и железнодорожными службами, транспортными операторами, и т.д.
- Существование близ планируемого объекта источников большого спроса (крупный город) или производств (промышленные объекты, горнодобывающие шахты, сельскохозяйственные фермы, и т.д.)
- Наличие крупных транзитных коридоров и /или пунктов трансграничного пересечения, расположенных рядом
- Близрасположенность базовых железнодорожных узловых станций, мультимодальных соединений, пересечений магистральных дорог
- В случае, если ЛЦ-р расположен близ границ, необходима договоренность с соседними странами
- Наличие предварительных финансовых ТЭО.

#### 6.1.3. Что должен включать в себя ЛЦ?

Функции:

Целью Грузового центра является консолидация и распределение грузов, возможные типичные функции морского порта, и должны включать услуги таможенной очистки. Функции, которые можно ожидать от типичных ЛЦ-ров на сегодняшний день, включают в себя:

1. мощности по обработке контейнерных (и возможно сыпучих) грузов;
2. консолидация грузов;
3. распределение грузов;
4. интермодальные инфраструктурные соединения;
5. группирование по географическому расположению независимых компаний и структур, имеющих отношение к работе в сфере грузовых перевозок, включая, к примеру, грузовых экспедиторов, грузоотправителей и транспортных операторов);
6. таможенный досмотр,
7. выплата налоговых отчислений, таможенная очистка,
8. складирование грузов,
9. профилактический осмотр и ремонт,
10. услуги банков и ИКТ-поддержка.

Строения

Логистический центр может содержать на своем балансе различные строения/помещения, такие как:

- Депо для сухогрузов, а также для грузов различного назначения по типам
- Депо для замороженной продукции
- Грузораспределительный центр
- Контрольно-регулирующий терминал по грузам, перевозимым в контейнерах

Р2706 ЦЕНТРАЛЬНАЯ АЗИЯ. ОТЧЕТ О ЛОГИСТИЧЕСКИХ ЦЕНТРАХ

- Мультиmodalный терминал
- Помещения общего назначения

Расширение функциональных способностей

Потенциальное расширение функциональных рамок для внутреннего интерmodalного объекта могло бы быть представлено, согласно нижеследующей схеме:

- Контейнерный двор
- Контейнерная грузовая станция
- Внутреннее контейнерное депо
- Зона обработки импорто-ориентированных грузов
- Индустриальный парк
- Зона обработки экспорто-ориентированных грузов
- Специальная экономическая зона
- Логистические и иные виды услуг добавленной стоимости

6.1.4. Приоритеты и планирование рабочих графиков

Согласно имеющейся информации, предлагается нижеследующее **предварительное** планирование:

**ТАБЛИЦА 15. ПЛАНИРОВАНИЕ ПО СРОКАМ - ПРИОРИТЕТЫ**

ЛЦ	В процессе развития или в эксплуатации	Сроки		
		2008-2012	2013-2017	Позднее
Алматы	(2 – в стадии развития)	*		
Астана	Один в стадии строительства	*		
Шымкент			*	
Актау			*	
Атырау		*		
Достык		*		
Хоргос		*		
Бишкек		*		
Ош			*	
Душанбе		*		
Турсунзаде			*	
Ташкент		* 1-ый	* 2-ой	
Бухара/Навои			*	
Термез		*		
Фергана			*	
Нукус				*

## **7. ПРЕДЛОЖЕНИЯ ПО БУДУЩИМ ЭТАПАМ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ (В СВЯЗИ С НОВЫМ ПРОЕКТОМ ТРАСЕКА В СФЕРЕ ЛЦ-РОВ)**

### **7.1. Требования по обзорам ОД (пункт отправки – пункт назначения)**

В целях успешного представления генерального плана по строительству ЛЦ-ров в Центральной Азии, а также выбора нужных мест локализации данных объектов, подготовки документации по прогнозируемому спросу и проектной документации для производственных мощностей в соответствии со спросом, необходимо оценить уровень спроса в рамках специальных целевых обзоров, включающих в себя информацию по пунктам происхождения и назначения грузов международного трафика, в разбивке по типам и видам продукции, типам и грузовым единицам комплектации грузов. Данные обзорные данные также необходимы для написания технико-экономических обоснований в целях получения средств финансирования.

### **7.2. Требования по написанию ТЭО для центров грузообработки**

Методология, которой необходимо следовать в процессе реализации в целях достижения обоснованности создания объектов, и предпосылки для развития грузовых логистических центров, включают нижеследующие этапы:

Оценка общего грузового трафика в диапазоне воздействия грузовых логистических центров, и особенно по отношению к тем грузам, объем которых можно вовлечь в грузовой логистический центр в дальнейшем посредством осуществления исследований, заполнения вопросников, представления прогнозов аналогичных анализов и др. данных.

- **Очень важным условием является моделирование сети логистических центров для прогнозирования грузовых потоков, используя данные по пунктам происхождения и назначения грузов, собранные в виде анализа, а также оценке минимальных соотношений затрат на расстояние (предоставляя известные сдерживания), и разделение перевозок по типам «от двери-к-двери» и «партиями – насыпным методом погрузки». Целью является определить будущие грузовые потоки от пункта-до-пункта в разбивке по основным видам товаров, способам транспортировки и типу грузовой единицы, что составляло бы потенциальный трафик для логистических центров.**

- Услуги к предложению:
- перевод грузового трафика на требуемые площади в порядке комплектации перечня услуг к предложению, но также принимая во внимание международный опыт и соответствующие транспортировочные коэффициенты
- Обзор по локализации, соответствующей удовлетворению спроса с точки зрения наличия земельного участка для эксплуатации грузового логистического центра
- Анализ сильных, слабых сторон, возможностей и угроз (swot-анализ) по альтернативным местам локализации объектов.
- Окончательный выбор соответствующих мест локализации объектов по размещению грузовых логистических центров
- Анализ влияния на окружающую среду
- Способы финансирования
- Процентные ставки интереса и иные предположения
- Стоимость строительных работ, эксплуатации, тех. содержания
- финансовая осуществимость (IRR, NPV, поток наличных средств), экономическая и финансовая оценка инвестиций по всем сценариям движения грузов (базовый, оптимистический, пессимистический).

В заключение, вводные данные, необходимые для осуществления ТЭО:

- Прогнозы спроса
- Затраты на инфраструктуру грузовых центров
- Эксплуатационные затраты
- Тарифы, прибыль

Вышеперечисленные данные комбинируются со стандартами площадей, строений в разбивке на виды предоставляемых услуг, могут представить данные для расчета IRR, B/C, NPV.

Более детальная информация по содержанию ТЭО представлена в приложении ниже.

### **7.3. Требования касательно проведения тренинговых семинаров по тематикам «Международные автодорожные грузовые операции», «Мультимодальный транспорт, организация логистики»**

В ходе проведения встреч с действующими лицами признавалась необходимость проведения тренинговых семинаров по тематикам, имеющим отношение к мультимодальному транспорту и логистике со стороны международных и региональных экспертов. Новому проекту программы ТРАСЕКА поставлена задача сконцентрироваться на грузовых потоках и имеющим к ним отношение требованиям:

Тендер: Тасис — Укрепление тренинговых способностей в транспортной сфере в странах СНГ (EuropeAid/126298/C/SER/Multi), ТАСИС, 2008/S 20-024812

Целью проекта является разработка программы тренинговых курсов и укрепление существующих тренинговых институтов в странах ТРАСЕКА. Проект предоставит поддержку процессу разработки новых учебных программ и современных организационных структур учебных транспортных заведений, усовершенствует педагогические навыки в данных заведениях посредством ознакомления с современными обучающими методиками и развивающими учебными методами.

Проект также представит детальный оценочный анализ по созданию регионального учебного центра в сфере транспорта и ознакомит преподавательский состав и студентов с новейшим транспортным планированием и инвестиционными оценочными методами с предоставлением соответствующего инструментария.

Максимальный бюджет: 2 000 000 евро. Предполагаемая дата приглашения на тендер: середина марта 2008г., предполагаемая дата подписания контракта: октябрь 2008. Изначальный период выполнения и возможного продолжения контракта: 24 месяца. Дата окончания приема заявок на тендер: 5 марта 2008г.

#### **7.4. Необходимые условия для сотрудничества между странами**

Странам ЦА необходимо вести сотрудничество в целях развития региональной сети и избежания изолированности данной сети ЛЦ-ров, которые будут вовлечены в обеспечение транзитных, импорто- и экспорто-ориентированных перевозок.

#### **7.5. Новый тендер по представлению ТЭО для ЛЦ-ров в республиках ЦА (бюджет ЕС – 2 млн. Евро)**

Тендер: Международные логистические центры/узловые сети в Центральной Азии (EuropeAid/125727/C/SER/MULTI), Е.С., программа Тасис.

Особой целью данного проекта является развитие финансовых, технических, экологических и институциональных составляющих, а также подготовка исследования для сети логистических центров вдоль коридора ТРАСЕКА. Консультант подготовит ряд ТЭО, или предварительных ТЭО, по выбранным логистическим центрам вдоль коридора ТРАСЕКА с фокусированием на государственно-частное партнерство и эффективные таможенные услуги. Исследования будут включать оценку потребностей и обзоры по текущим мощностям в сфере логистики, предварительное проектирование касательно различных категорий требуемого сервисного обслуживания, оборудования и инвестиций, ведения бизнеса и организационного планирования, финансовые и экономические анализы в целях разработки реалистичных и жизнеспособных планов для будущего инвестирования.

Максимальный бюджет: 2 000 000 евро. Предполагаемая дата приглашения на тендер: июль 2008г., предполагаемая дата подписания контракта: ноябрь 2008. Первоначальный период выполнения и возможного продолжения контракта: 24 месяца.

Дата окончания приема заявок на тендер: 23 июля 2008г.

#### **7.6. Экспертная рабочая группа 2 по частному финансированию, ЧП и логистике**

ЭРГ по аспектам частного финансирования, ЧП и логистики имеет нижеследующие рабочие характеристики:

##### **Цель:**

Странам ЦА, по оценкам, необходимо ежегодно инвестировать примерно 12 миллионов Евро в электроснабжение, дороги, телекоммуникации, основные междугородние магистрали, железнодорожные магистрали, инфраструктуру водоснабжения и санитарного контроля. Для достижения данной цели, вследствие сдерживаний в гос.секторе, необходимы проекты по формуле частно-государственного партнерства, эффективность которых обеспечена условием соблюдения их правильной разработки и реализации. Данное решение - особенно приемлемо для сектора транспортной инфраструктуры по причине высокой стоимости основного инвестиционного капитала в автомобильные дороги, автомагистрали, а также для логистических центров, как основного условия в цепи мультимодального транспорта.

Данный эффективный вид транспортировки все еще неразвит в странах ЦА по нижеследующим причинам:

- нехватка оборудования по обработке ISO-контейнеров за пределами ограниченного числа крупных терминалов;
- высокая стоимость контейнеров;
- ограниченная структуризация спроса по загрузке контейнеров в обоих направлениях на регулярной основе;
- помехи в процессе беспрепятственного пересечения границ;
- положения и рабочие практики, соблюдающие последовательность в применении таких индивидуальных методик.

Проблемы инфраструктуры и мультимодального транспорта **объединены** воедино. На региональном уровне, по-крайней мере, в процессе координации стран ЦА, следует планировать развитие транспортной инфраструктуры и логистических центров (например, автодорожные соединения крупных промышленных центров, рынков и портов). Также тех.содержание существующих инфраструктурных объектов – есть привлекательное **предложение** для ведения государственного-частного партнерства.

В дополнение, пользователи получают выгоду от наиболее усовершенствованной инфраструктуры с точки зрения ее содержания, потому что операторы частного

сектора заинтересованы и несут ответственность за правильное поддержание инфраструктурных объектов.

**Основная задача:** внести вклад в усовершенствование транспортной инфраструктуры в странах ЦА.

**Специальная задача:** оказание поддержки в целях участия частного интереса в транспортной сфере (включая логистические центры), строительства инфраструктурных объектов и поддержания тех.состояния данных объектов.

*Состав Рабочей группы:*

- Национальные представители структур гос.власти из причастных министерств транспорта и финансов, банков, Международных финансовых институтов;
- Представители негосударственных организаций, имеющих отношение к автодорожному транспорту и грузовому экспедированию;
- Представитель АСМАП.

*Охват деятельности:*

- Принципы ЧГП;
- Сокращение инфраструктурного разрыва;
- Повышение уровня квалификации;
- Организация координационного подразделения по аспектам ЧГП, его мандат и порядок соподчиненности;
- Жизнеспособные проекты с финансовой точки зрения.

**Ожидаемые результаты:**

1. Оценка степени готовности к проектам по формуле ЧГП в каждой стране;
2. Согласованные принципы по введению проекта нормативного акта - «Закон об участии частного сектора в сфере инфраструктуры»;
3. Представление имеющихся предложений по идентификации и управлению проектами по формуле ЧГП в части аспектов транспортной сферы;
4. Идентификация потенциальных проектов ЧГП, имеющих отношение к инфраструктуре, принимая во внимание факт проявления заинтересованности в развитии сети логистических центров;
5. Директивы для технико-экономических обоснований и схем финансирования, включающие в себя опыт ЕС касательно гарантийных механизмов финансирования на первом этапе транспортного коридора.



## 8. ССЫЛКИ, СПРАВОЧНАЯ ИНФОРМАЦИЯ

- 1: DMR: A2006-000195 CMG3-I\_1E UN ESCAP/CMG (3/I) /1 17 август 2006  
Комитет по управлению глобализацией  
«ПЕРЕСЕКАЮЩИЕСЯ ВОПРОСЫ ПО УПРАВЛЕНИЮ ГЛОБАЛИЗАЦИЕЙ, ИМЕЮЩИЕ ОТНОШЕНИЕ К ТОРГОВЛЕ И ТРАНСПОРТУ: РАЗВИТИЕ СУХИХ ПОРТОВ, КАК СПОСОБ РАЗДЕЛЕНИЯ ПРЕИМУЩЕСТВ ГЛОБАЛИЗАЦИИ ДЛЯ ВНУТРИРАСПОЛОЖЕННЫХ ДИСЛОКАЦИЙ»
- 2: «CIA Worldfactbook»
- 3: Национальная транспортная стратегия Казахстана\_подписана\_апрель 2006\_анг.
- 4: АБР ТРАНСПОРТНАЯ СТРАТЕГИЯ УЗБЕКИСТАНА, ПРОЕКТ ОТЧЕТА АБР (2), ТА4659-УЗБЕКИСТАН, Заключительный отчет транспортной стратегии - PADECO/IKS Tashkent, 28 декабря 2006г.
- 5: Номер проекта ТС АБР «Отчет консультантов» : 37691-01 декабрь 2006  
Узбекистан: Стратегия транспортного сектора 2006-2020 (финансируемая специальным фондом Японии). Подготовлено: PADECO Co., Ltd. Токио, Япония для Узбекской ассоциации транспорта и транспортных коммуникаций
- 6: Брошюра АМЭУз
- 7: Брошюра АНЕК
- 8: Ежегодный статистический справочник Казахстана, 2005
- 9: ОБСЕ: документ Организации по безопасности и сотрудничеству в Европе, Первая подготовительная конференция к 14-той экономической сессии «Роль транспорта в улучшении регионального сотрудничества и стабильности», Душанбе, Таджикистан, 7-8 ноября 2005г.
- 10: Отчеты ЕС для 5 ЦА стран
- 11: Исследование UIC касательно евразийских транспортных коридоров,  
выполнено:TRADEMCO, 2000
- 12: Брошюра Союза международных перевозчиков Казахстана
- 13: Ежегодный отчет за 2007 Узбекской ассоциации транспорта и транспортных коммуникаций
- 14: ТРАНСПОРТ - 2005, Том XX, № 3, 106-110 – Сравнительный анализ дефиниций логистических центров. I. Meidute 2005
- 15: Проектный отчет М.Гулямовой о существующих железнодорожных терминалах в

P2706 ЦЕНТРАЛЬНАЯ АЗИЯ. ОТЧЕТ О ЛОГИСТИЧЕСКИХ ЦЕНТРАХ

Республике Узбекистан

16: PROMIT (Проект, финансируемый из бюджета ЕС) (Подрядчики: TREDIT, DB Intl, VTT, и др.) (см.веб-страницу)

17: Соединяя Европу и Азию по Транссибирской магистрали (TSR)

18: различные интернет-источники: Википедия, [www.prologis.com](http://www.prologis.com), [www.logisticsairport.com](http://www.logisticsairport.com), [www.ifx.ru](http://www.ifx.ru), [www.interfax.kz](http://www.interfax.kz), [www.kazzinc.kz](http://www.kazzinc.kz)

19 : ФРАНЦИЯ – страна выбора для логистики. Мин.экономики Франции

20 : Отчет миссии, подготовленный Вадимом Турдзеладзе о Республике Таджикистан

21 : (ЭСКАТО/ СМГ (3/1) 1, 17/8/06, Третья сессия, часть I, Бангкок 12-14/9/06, Комитет управляющей глобализации)

22 : Сухой порт в Априне, Иран (Источник: *MehrNews*, 15 января, 2008), <http://www.hindu.com>

## 9. АКРОНИМЫ И АББРЕВИАТУРЫ

<b>АБР</b>	Азиатский банк развития
<b>АМЭ</b>	Ассоциация международных экспедиторов
<b>БОМКА</b>	Программа Европейского Союза по пограничному управлению в странах ЦА
<b>ОЧЭС</b>	Организация черноморского экономического сотрудничества
<b>ЦА</b>	Центральная Азия
<b>ЦАР</b>	Центральноазиатские республики
<b>ЦАРЭС</b>	Центральноазиатское экономическое сотрудничество
<b>СНГ</b>	Содружество независимых государств
<b>ЕБРР</b>	Европейский банк реконструкции и развития
<b>ЭСКАТО</b>	Экономическая и социальная комиссия для Азии и Тихого Океана
<b>ЕК</b>	Европейская Комиссия
<b>ЕС</b>	Европейский Союз
<b>ЕврАзЭС</b>	Евразийское экономическое сообщество
<b>ЭРГ</b>	Экспертная рабочая группа
<b>FIATA</b>	Международная федерация ассоциаций экспедиторов
<b>ВВП</b>	Валовой внутренний продукт
<b>IATA</b>	Международная организация воздушного транспорта
<b>ИКТ</b>	Информационно-коммуникационные технологии
<b>МФИ</b>	Международные финансовые институты
<b>МПК</b>	Межправительственная комиссия
<b>ИМО</b>	Международная морская организация
<b>МДФ</b>	Международная дорожная федерация
<b>МСАТ</b>	Международный союз автомобильного транспорта
<b>ЛЦ</b>	Логистические центры
<b>LLDC</b>	Внутриконтинентальные развивающиеся страны
<b>МиО</b>	Мониторинг и оценка
<b>ОМС</b>	Основное многостороннее соглашение
<b>МТК</b>	Министерство транспорта и коммуникаций
<b>МВ</b>	Меморандум взаимопонимания
<b>НПО</b>	Неправительственная организация
<b>ОБСЕ</b>	Организация по безопасности и сотрудничеству в Европе
<b>ОСЖД</b>	Организация сотрудничества железнодорожных администраций со штаб-квартирой в Варшаве
<b>ОТИФ</b>	Межправительственная организация по международным железнодорожным перевозкам со штаб-квартирой в Берне

Р2706 ЦЕНТРАЛЬНАЯ АЗИЯ. ОТЧЕТ О ЛОГИСТИЧЕСКИХ ЦЕНТРАХ

<b>РЕТга</b>	Панъевропейские коридоры и Черноморская Панъевропейская транспортная зона
<b>ГЧП</b>	государственно-частное партнерство
<b>КНР</b>	Китайская Народная Республика
<b>ШОС</b>	Шанхайская организация сотрудничества
<b>МСП</b>	Малые и средние предприятия
<b>СМГС</b>	Соглашение о международной перевозке грузов
<b>СМПС</b>	Соглашения о международной перевозке пассажиров
<b>SPESA</b>	Целевая программа ООН для стран Центральной Азии
<b>ТАСИС</b>	Техническое содействие Содружеству Независимых Государств
<b>ТЕН-Т</b>	Трансъевропейская транспортная сеть
<b>TIR</b>	МДП
<b>ТЗ</b>	Техническое задание
<b>ТРАСЕКА</b>	Транспортный коридор Европа-Кавказ-Азия
<b>UIC</b>	Международный союз администраций железных дорог со штаб-квартирой в Париже
<b>ООН</b>	Организация объединенных наций
<b>ЕЭК ООН</b>	Экономическая Комиссия ООН для Европы
<b>ЭСКАТО ООН</b>	Экономическая и социальная комиссия ООН для Азии и Тихого Океана
<b>ЮСАИД</b>	Агентство международного развития Соединенных Штатов Америки
<b>ВТО</b>	Всемирная торговая организация

## 10. ГЛОССАРИЙ И ТЕРМИНОЛОГИЯ

**Сухой порт:** сухой порт – это грузовой двор, используемый для размещения контейнеров или стандартного сыпучего груза, который обычно имеет соединение с морским портом через железнодорожные или автодорожные пути, располагает мощностями по хранению, консолидации и тех.обслуживанию контейнеров, предоставляет услуги таможенной очистки. Может быть использован в целях отправки и получения грузов, работать как дистрибьюторский центр, направленный на снижение загруженности, как в развивающихся морских, так и во внутренних портах.

**Индустриальный парк:** имущество производственного назначения – земельный участок для индустриального развития. Индустриальные парки обычно расположены близ транспортных объектов, особенно там, где пересекаются более чем один вид транспортных модулей: автомагистрали, железные дороги, аэропорты и навигационные водные каналы.

**Специальная экономическая зона:** СЭЗ – географический регион, имеющий свой экономический свод законодательства, который отличается большей степенью либеральности, чем типовые национальные экономические законы. Категория СЭЗ охватывает широкий спектр зон специальных типов, включая **Свободную торговую зону (СТЗ), зону обработки экспорта (ЗОЭ), Свободные зоны (СЗ), имущество производственного назначения (ПИ), свободные порты, зоны городских предприятий и др.** Обычно целью структуры СЭЗ является увеличение иностранного инвестирования. Правительством КНР были созданы одни из первых и наиболее известных специальных экономических зон под Deng Xiaoping в начале 1980гг. Наиболее успешная специальная экономическая зона в Китае – Шенжен, развилась из небольшой деревни в город с населением 10 млн. человек за 20 лет. Следуя примерам Китая, СЭЗ появились в нескольких странах, включая Бразилию, Индию, Иран, Иорданию, Казахстан (Астана и порт Актау), Пакистан, Филиппины, Польшу, Россию и Украину.

**Контейнерный терминал:** Контейнерный терминал – производственный объект, где грузовые контейнеры перегружаются на различные транспортные средства для дальнейшей транспортировки. Перегрузка может осуществляться с участием судоходных и наземных транспортных единиц, например, на ж-д составы и грузовики, в этом случае терминал характеризуется как морской контейнерный терминал.

Альтернативно перегрузка может осуществляться с участием наземных транспортных единиц, обычно с ж-д транспорта на грузовик, в данном случае терминал характеризуется как внутренний контейнерный терминал.

Морской контейнерный терминал имеет тенденцию быть частью крупного порта, и крупнейшие морские терминалы могут размещаться вокруг базовых гаваней. Внутренние контейнерные терминалы имеют тенденцию располагаться в или близ крупных городов с хорошим железнодорожным сообщением с морскими

контейнерными терминалами.

Как морские, так и внутренние контейнерные терминалы, обычно предоставляют мощности для хранения груженых и порожних контейнеров. Груженые контейнеры хранятся относительно короткий период, поскольку готовы к дальнейшей транспортировке, тогда как порожние хранятся дольше, ожидая своего следующего использования. Контейнеры обычно уложены стеллажом и такое хранение известно, как контейнерный стеллаж.

**Внутренние контейнерные депо (ВКД) и контейнерные грузовые станции (КГС):** внутренние контейнерные депо/контейнерные грузовые станции могут быть охарактеризованы, как мощности общего назначения со статусом гос.структуры, оборудованные фиксированными инсталляциями и предлагающие услуги обработки и временного хранения импорта и экспорта, груженых и порожних контейнеров, перевозимых под таможенным контролем и под таможенным сопровождением, или сопровождением других агентств, компетентных в сфере очистки товаров для бытового применения, складирования, временного ввоза, ре-экспорта, временного хранения (для последующего транзита) и незамедлительного вывоза. Перегрузка может производиться исключительно на территории подобных станций.

Функционального различия между ВКД / КГС нет, так как оба вида имеют транзитные мощности, которые предлагают услуги для контейнеризации укомплектованного партиями – сыпучего груза. Они могут обслуживать железнодорожный и/или автодорожный транспорт. ВКД обычно расположено во внутренних частях (за пределами портовых городов) страны, поотдаль от обслуживающих портов. КГС, иначе, расположена вне дока, близ обслуживающего порта, что помогает разгрузить порт посредством пересылки грузов и осуществления соответствующих таможенных процедур вне портовой зоны. От КГС в широком смысле ожидается обработка укомплектованных партиями – сыпучих грузов, формирующихся или приходящих в конечный пункт нейтральной зоны порта, либо обработка грузов, перевозимых железнодорожным транспортом к и из внутренних пунктов. Основными функциями ВКД / КГС являются:

- Получение и отправка грузов.
- Заполнение и выгрузка содержимого контейнера.
- Транзитные операции железнодорожным/автодорожным транспортом по направлению к и обратно из обслуживающих портов.
- Таможенная очистка.
- Консолидация и десеграция грузов, меньшего по объему, чем одна контейнерная загрузка (LCL).
- Временное хранение грузов и контейнеров.
- Вторичная обработка контейнеров.
- Тех.содержанием и ремонт контейнерных единиц.

Основные преимущества ВКД / КГС

- i) концентрация пунктов дальнего следования грузов и объединение их в грузовые единицы.
- ii) обслуживание в качестве транзитной станции.

- iii) услуги таможенной очистки в доступе близ центров производства и потребления
- iv) низкий уровень простоев и мелких краж.
- v) у портовых ворот таможенный осмотр не требуется.
- vi) страховка через накладную по грузоотправительным линиям, тем самым гарантируется полная ответственность за перевозимый груз
- vii) сокращенный общий уровень движения порожних контейнеров
- xi) конкурентоспособные транспортные тарифы
- ix) сокращенные инвентаризационные затраты и рост торговых потоков

**Подъездной железнодорожный путь:** место, куда прибывают, откуда отправляются и где обрабатываются контейнерные составы на терминале. Подобно этому, осуществляется загрузка и выгрузка контейнеров из железнодорожных вагонов у подъездного пути при помощи наземных кранов и / или другого подъемного оборудования.

Контейнерный двор занимает самую большую территорию на ВКД / КГС. Это также зона складирования, где контейнеры с экспортными грузами аккумулируются перед отправкой их в порт, а контейнеры с импортом хранятся там до осуществления таможенной очистки, порожние контейнеры ожидают своего дальнейшего следования. Также некоторые зоны складирования обладают своими отличительными характеристиками относительно хранения специальных контейнеров, таких рефрижераторные, опасные сверхгабаритные-перегруженные контейнеры и др.

Склады: крытые помещения/бараки, где получают экспортный груз и хранят/отправляют импортный груз или производится повторная обработка; LCL-экспорт консолидируется и LCL-импорт распаковывается; груз подвергается физическому осмотру со стороны таможенных органов. Партии экспортного и импортного грузов обычно обрабатываются в отдельных зонах или в различных целевых складских помещениях / бараках.

Проходной комплекс: регулирует въезд и выезд автодорожных транспортных средств, перевозящих груз и контейнеры через терминал. Это то место, где производится оформление документации, охрана и процедуры осмотра контейнера.

Свободные торговые зоны: (СТЗ) или зона обработки экспорта (ЭОЗ) – одна или более специальных зон страны, где нет формальных торговых барьеров, такие как тарифы и квоты, а бюрократические требования снижаются в надежде привлечения нового бизнес сообщества и иностранных инвесторов.

СТЗ может быть охарактеризована, как центр интенсивного трудового производства, что подразумевает ввоз сырья или компонентов и вывоз готовой фабричной продукции. Большинство СТЗ расположено в развитых странах. Бюрократические препоны обычно минимизированы здесь посредством аутсорсинга их к оператору СТЗ и корпорации, созданным в зоне, могут получить налоговую передышку - как дополнительный стимул. Обычно эти зоны создаются в недостаточно развитых частях принимающей страны, обоснованием тому служит условия привлечения рабочей силы и таким образом, снижается уровень бедности и безработицы, стимулируется развитие секторов экономики. Данные зоны часто используются со стороны международных корпораций в

целях создания производств, выпускающих, к примеру, одежду или обувь.

Контейнеризация: это система интермодального грузового транспорта с использованием контейнеров стандарта *ISO* (известные, как *грузовые контейнеры* или *изотейнеры*), которые могут загружаться опечатанными в контейнерные корабли, ж-д вагоны, авиалайнеры и грузовики.

Перегрузка: это погрузка товаров в промежуточном пункте назначения, а затем от него к другому пункту назначения.

Одна вероятная причина для этого – необходимость смены вида транспорта в ходе поездки (например, с морского транспорта на автодорожный), известная как интермодальная грузовая наземная обработка козловыми кранами, способными поднять груз при помощи погрузчика на колесах и может перемещаться горизонтально на рельсах посредством установленного бруса.

**"TEU"**: означает "единица, эквивалентная 20-футам," т.е. 20 футовый грузовой контейнер. Таким образом, 40 футовый контейнер – это 2 TEU.

**CFS** (Контейнерная грузовая станция): термин CFS в порту загрузки означает место, предназначенное для получения перевозчиками груза в целях его дальнейшей погрузки в контейнеры. При разгрузке, или в порту назначения груза, термин CFS означает место таможенной зоны, предназначенное для осуществления курьером разгрузки контейнеризованного груза.

**CFS/CFS** (от пирса к пирсу): термин CFS/CFS имеет отношение к доставке груза, прибывшего к месту отправки (контейнерную грузовую станцию) в объемах, ниже-чем-объем одной контейнерной загрузки, в целях дальнейшей загрузки в контейнеры и разгрузки из контейнера в пункте назначения.

**CFS издержки** (Оплата на контейнерной грузовой станции): ставка оплаты, насчитанная за предоставленные услуги в местах происхождения, назначения грузов и осуществление загрузки и разгрузки товаров в контейнеры на территории CFS.

Отправитель груза: физическое или юридическое лицо, на имя которого продавец или отправитель груза отправляет товары, и тот, кто при представлении необходимых документов признается владельцем товаров с целью осуществления им декларирования грузов и оплаты таможенных пошлин.

Получатель грузов: термин, используемый для описания любого лица, кто отправляет товары на свое имя или иное лицо, указанное в накладной или в эквивалентном ей документе. Получатель груза может быть владельцем товаров или грузовым экспедитором, отправляющим товары от имени своего принципала.

Консолидированная погрузка: метод погрузки, где агент (грузовой экспедитор или консолидатор) совмещает отдельные коносаменты от различных грузоотправителей в одной загрузке на имя агента в пункте назначения в целях получения преимущества



преференциальных тарифов. Это также называется «группирование», в дальнейшем де-консолидируется агентом в месте назначения грузов в первоначальные компонентные коносаменты и доставляется грузополучателям. Консолидация предоставляет грузоотправителям доступ к лучшим тарифам, чем те, что были бы получены каким-либо иным способом.

Консолидатор: агент, который собирает вместе некоторое количество партий груза, предназначенных к отправке в один и тот же пункт в целях получения права на преференционные тарифы.

Разница между Свободными торговыми зонами и Особыми экономическими зонами (которые были впервые открыты в Китае) заключается в том, что СТЗ имеют тенденцию ограничивать льготные условия по отношению к экспорту, тогда как СЭЗ также ратуют за производство продукции для удовлетворения спроса на местном рынке. В большинстве случаев, они, однако, очень схожи.

С точки зрения условий – они аналогичны тем, что предлагаются в других странах, включая Jebel Ali. Они, в частности, нижеследующие:

- отсутствие пошлин на импорт, хотя данная льгота применяется только по отношению к специальному перечню товаров,
- отсутствие корпоративного налога,
- отсутствие налога на имущество,
- отсутствие НДС или таможенных пошлин на товары, ввезенных для частных нужд.

3PL = третья сторона в логистике: субконтрактор, который выполняет традиционную роль исполнителя, осуществляющего контроль и завершение специальной логистической функции, используя свои собственные активы и ресурсы за счет другой стороны.

4PL = четвертая сторона в логистике: субконтракторы, которые осуществляют планирование и составляют рабочий график, не имеющие своих собственных ресурсов, но занимающиеся управлением, совмещением, оптимизацией и оформляют полный субконтракт на физические и информационные потоки своих клиентов.

Со-производство: переупаковка согласно спросу, подбор нескольких видов продукции для размещения в пунктах хранения и в целях выполнения заказов клиента.

Со-упаковка: группирование продукции по партиям в целях продвижения товара на рынке.

Кросс - докинг: перевод складов для группированных / укомплектованных партиями-сыпучих грузов в центр прибыли (без хранения), добавляя ценность первоначальным задачам.

**DI** = обмен электронными данными

**ERP** = производственное ресурсное планирование: пакеты программного обеспечения, организующие информационные потоки и обеспечивающие их соединение с производством в целях создания единой базы данных, охватывающей системы бух.учета,

функции управления продажами и производством.

**JIT** = точно в срок: производственный метод, согласно которому начинаются все производственные процессы, основывающиеся на утвержденных заказах, а не на прогнозах, как и случае согласно MRP2.

**SCM** = управление цепочкой поставок: пакет программного обеспечения, позволяющий осуществлять управление товарными и информационными потоками в цепочке, берущей начало от грузоотправителя/грузоотправителей и идущей до заказчика/заказчиков, в основном в четырехэтапном порядке: составление рабочих графиков, поставка материалов, производство, поставка.

**TEU** = эквивалент двадцати футов: ISO-мера в системе контейнеризации (= 6.06м в морской цепочке поставок, один 40-футовый контейнер означает 2 TEU.)

В ЕС вошла в силу новая концепция **СО-МОДАЛЬНОСТЬ**: Эффективное использование различных модулей, как индивидуальных, так и в комбинации, в результате которого достигается оптимальное и устойчивое использование ресурсов.

DRUZBA (по-русски) = Дружба = ДОСТЫК (по-казахски) = ДУСТЛИК (по-узбекски)

## **ПРИЛОЖЕНИЕ 1: ТАБЛИЦА ПРОФИЛЕЙ СТРАН**

Краткий профиль 5 стран, приведенный ниже, включает показатели (данные):

- ВВП, экспорта, импорта,
- Транзитной торговли,
- Доли транспортных модулей, мультимодальность,
- Стратегии государства по отношению к грузовому транспорту,
- Текущей координации между 5 странами в сфере международного грузового транспорта; подписанные соглашения и конвенции, участие в международных организациях, имеющих отношение к грузовому транспорту,
- Текущего состояния инфраструктуры грузового транспорта и мультимодальных операций

### Регион Центральной Азии

Регион Центральной Азии имеет общие границы с Россией, Китаем, Ираном, Афганистаном и побережьем Каспийского моря, охватывает 5 стран, а именно: Республику Казахстан, Кыргызскую Республику, Республику Таджикистан, Республику Узбекистан и Республику Туркменистан с нижеследующими характеристиками (которые необходимы для оценки потребностей ЛЦ-ров, т.е. ВВП, показатели импорта и экспорта, транспортные сети, т.д.):

#### Республика Казахстан:



ВВП – на душу населения (PPP):	\$9,100 (2006 г.) рост 10,6% в 2006
--------------------------------	--

P2706 ЦЕНТРАЛЬНАЯ АЗИЯ. ОТЧЕТ О ЛОГИСТИЧЕСКИХ ЦЕНТРАХ

ВВП – по секторам:	Сельск. х-во: 6.3% Промыш-ть: 41.1% услуги: 52.7% (2006 г.)
Нефть - экспорт:	1 млн баррелей (bbl)/день (2005 г.)
Нефть - импорт:	47,000 bbl/день (2003)
Природный газ – экспорт:	7.01 млрд куб.м. (2004)
Природный газ – импорт:	2.27 млрд куб.м. (2004)
Объем экспорта:	\$35.55 млрд -ФОБ (2006)
Экспорт - ТНП:	Нефть и нефтепродукты 58%, Черные металлы 24%, Химич.в-ва 5%, Техника 3%, зерно, шерсть, мясо, уголь (2001)
Экспорт – в партнерские страны:	Россия 12.4%, Германия 12%, Китай 11.2%, Италия 8.9%, Франция 8.6%, Румыния 5.1%, США 4.5% (2005)
Импорт	\$22 млрд. ФОБ (2006)
Импорт - ТНП:	Техника и оборудование 41%, Продукция металлообр-ки 28%, продукты питания 8% (2001)
Импорт – из партнерских стран (2005):	Россия 35.7%, Китай 21.3%, Германия 7.1%
Аэропорты – асфальт-ные взлетно-посадочные полосы:	всего: 67, свыше 3,047 м: от 9 2,438 до 3,047 м: 27, от 1,524 до 2,437 м: от 17 914 до 1,523 м:4, до 914 м: 10 (2006)
Железные дороги:	всего: 13,700 км широкая коллея: 13,700 км колея 1.520-м (3,700 км электрифицировано) (2005)
Автомобильные дороги:	всего: 90,018 км, с дор.покр.: 84,104 км без д.покр.: 5,914 км (2004)
Водные пути:	4,000 км (на р.Иртыш (80%) и р.Сыр-дарья) (2005)
Порты и терминалы	Актау (Шевченко), Атырау (Гурьев), Оскемен (Усть-Каменогорск), Павлодар, Семей (Семипалатинск)

Характеристика Республики Казахстан (источник: Стратегия транспортного сектора Республики Казахстан до 2015)

География (обширная занимаемая площадь, внутриконтинентальное положение), неравномерное распределение населенных пунктов и природных ресурсов является причиной высокой составляющей в транспортных затратах.

Благодаря своему географическому расположению на пересечении Европы и Азии, Казахстан получил значительный транзитный потенциал. Соседями государства с огромными рынками являются Китай, Россия.

Относительно равнинный ландшафт<sup>3</sup> позволяет легко и с малыми затратами осуществлять развитие железнодорожной и автомобильной транспортных систем.

Транспортная сеть состоит, главным образом, из автомобильных дорог и железных дорог (88,4 и 14 тыс.км соответственно).

Протяженность водных путей составляет 3,9 тыс.км.

Плотность транспортной сети на 1000 кв.м. территории – 5,1 км жел.дорог, 32,4км автомобильных дорог с твердым покрытием, 1,5 км внутренних водных путей. Выбор Казахстана относительно рыночной экономики сделан в начале 90-тых годов и инициированные реформы значительно изменили условия транспортной деятельности и характер спроса на транспортные услуги.

За период с 2000-2005гг.годовой рост транспортных услуг составил: 7,8% - пассажирский транспорт, 9,5% - перевозка грузов. В среднем, ежегодный экономический рост составил 10,3%. Несбалансированное распределение транспортных сетей по территории страны, в целом, препятствует развитию единого экономического пространства и росту мобильности населения. Производственно-ориентированная сеть железных дорог и автодорожных сетей развивалась без предусмотрения территориальных границ во времена Советского Союза<sup>4</sup>.

Несовместимость нескольких технических параметров транспортной инфраструктуры с международными стандартами и эксплуатационными системами торговых партнеров Казахстана<sup>5</sup> является серьезным препятствием для региональной интеграции и развития торговли и транспортных соединений. Значительное увеличение объемов всех видов перевозок, включая импорт угля, маслonaполненные емкости, продукцию металлообработки, химикаты и нефтехимические продукты, другие виды грузов – не происходит ввиду отсутствия достаточных мощностей.

#### **Экономический рост (источник: Стратегия транспортного сектора Республики Казахстан до 2015г.)**

В течение периода 2000 -2004гг. рост экономики Казахстана достиг 42,7% ВВП.

В то же самое время объем грузового движения по всем видам транспорта возрос на 28,5%. В результате, существующая способность транспортной инфраструктуры

препятствует дальнейшему росту экономики в том же темпе. Перспективы экономического развития Казахстана с ожидаемым сохранением темпа роста ВВП на уровне 8.8-9.2% в год будут неизбежно способствовать увеличению нагрузки на транспортную систему.

---

<sup>3</sup> исключая некоторые регионы Казахстана, главным образом, на востоке и юго-востоке

<sup>4</sup> Некоторые отрезки железнодорожной сети Казахстана расположены на территории России (на севере страны) и Кыргызской Республики (южная часть). Аналогично, некоторые отрезки российских и кыргызских железных дорог проходят через территорию Республики Казахстан.

<sup>5</sup> В особенной степени, разная ширина ж-д колеи типична для Европы и стран бывшего Советского Союза, также как и параметры ж-д техники, что несоместимы с параметровыми допусками в соседних государствах (напр., в Китае)

P2706 ЦЕНТРАЛЬНАЯ АЗИЯ. ОТЧЕТ О ЛОГИСТИЧЕСКИХ ЦЕНТРАХ

Республика Узбекистан:

Столица: г.Ташкент, Занимаемая площадь: 447 400 км<sup>2</sup>

Численность населения: 27.7 млн.

Протяженность железных дорог: 3 986 км

Протяженность автомобильных дорог: 82 000 км



ВВП – на душу населения (PPP):	\$2,000 (2006) рост 7,3% в 2006
ВВП – по секторам:	Сельск. х-во: 31.1% Промыш-ть: 25.7% услуги: 43.2% (2006)
Нефть - экспорт:	Нет данных
Нефть - импорт:	Нет данных
Природный газ – экспорт:	12.5 млрд. куб.м (2006)
Природный газ – импорт:	Нет данных
Объем экспорта:	\$5.51 млрд ФОБ. (2006)
Экспорт - ТНП:	Хлопок, золото, энергопродукты, мин.удобрения, черные и цветные металлы, текстиль, продукты питания, техника, автомобили
Экспорт – в партнерские страны:	Россия 23.8%, Китай 11.9%, Казахстан 6.9%, Турция 6.9%, Украина 5.4%, Бангладеш 4.7%, Польша 4.2%, Таджикистан 4% (2005)
Импорт	\$3.99 млрд. ФОБ. (2006)
Импорт - ТНП:	Техника и оборудование, продукты питания, химикаты, черные и цветные металлы

P2706 ЦЕНТРАЛЬНАЯ АЗИЯ. ОТЧЕТ О ЛОГИСТИЧЕСКИХ ЦЕНТРАХ

Импорт – из партнерских стран:	Россия 26.6%, Южная Корея 15.2%, Германия 8.8%, Казахстан 7.1%, Китай 7.1%, Турция 4.7%, Украина 4.7% (2005)
Аэропорты – асфальт-ные взлетно-посадочные полосы:	всего:27 – от 2,438 до 3,047 м: 2, до 914 м: 25 (2006)
Железные дороги:	всего: 3,950 км с широкой колеей: 3,950 км с 1.520-м колеи (620 км электрифициц-но) (2005)
Автомобильные дороги:	всего: 81,600 км, из них - с твердым покрытием: 71,237 км - без тв.покрытия:10,363 км (1999)
Водные пути:	1,100 км (2006)
Порты и терминалы	Термез (Аму-Дарья)



Кыргызская Республика:

Столица: Бишкек, Занимаемая площадь: 198 500 км<sup>2</sup>

Численность населения: 5,3 млн.

Протяженность железных дорог: 470 км

Протяженность автомобильных дорог: 18500 км



ВВП – на душу населения (PPP):	\$2,000 (2006) рост 2,7% - 2006
ВВП – по секторам:	Сел. Хоз-во: 34.5% Промыш-ть: 19.5% услуги: 46.1% (2006)
Нефть - экспорт:	Нет данных
Нефть - импорт:	Нет данных
Природный газ – экспорт:	0 куб.м. (2004)
Природный газ – импорт:	890 млн.куб.м.(2004)
Объем экспорта:	\$701.8 million f.o.b. (2006 est.)
Экспорт - ТНП:	Хлопок, шерсть, мясо, табак, золото, ртуть, уран, природный газ, гидроэнергия; техника; обувь
Экспорт – в партнерские страны:	ОАЭ 35.6%, Россия 18.6%, Китай 13.4%, Казахстан 13% (2005)
Импорт	\$1.177 млрд ФОБ (2006)
Импорт - ТНП:	Нефть и газ, техника и оборудование, химикаты, продукты питания
Импорт – из партнерских стран	Китай 43%, Россия 19.7%, Казахстан 12.1%, Турция 4.4% (2005) 4.7% (2005)

P2706 ЦЕНТРАЛЬНАЯ АЗИЯ. ОТЧЕТ О ЛОГИСТИЧЕСКИХ ЦЕНТРАХ

Аэропорты – асфальт-ные взлетно-посадочные полосы:	всего: 18 – свыше 3,047 м: 1, от 2,438 до 3,047 м: 3 , от 1,524 до 2,437 м: 11, до 914 м: 3(2006)
Железные дороги:	всего: 470 км с широкой колеей: 470 км, 1.520-м колея (2005)
Автомобильные дороги:	всего: 18,500 км – с твер.покрытием: 16,854 км без тв.покрытия: 1,646км (1999)
Водные пути:	600 км (2006)
Порты и терминалы	Балыкчи (Иссыкуль,или Рыбачье)

Республика Таджикистан:

Столица: Душанбе

Занимаемая площадь: 143 100 км<sup>2</sup>

Численность населения: 7,1 млн.

Протяженность жел. дорог: 482 км

Протяженность автомобильных дорог: 30000 км



ВВП – на душу населения (PPP):	\$1,300 (2006) Рост 7% - 2006
ВВП – по секторам:	Селск.хоз-во: 22.7% / промышленность: 28.5% услуги: 48.8% (2006)
Нефть - экспорт:	Нет данных
Нефть - импорт:	Нет данных
Природный газ – экспорт:	0 куб.м. (2004)
Природный газ – импорт:	1.35 млрд. куб.м. (2004)
Объем экспорта:	\$1.16 млрд. FOB (2006)
Экспорт - ТНП:	алюминий, электричество, хлопок, фрукты, овощное масло, текстиль
Экспорт – в партнерские страны:	Нидерланды 46.6%, Турция 15.8%, Россия 9.1%, Узбекистан 7.3%, Латвия 4.9%, Иран 4% (2005)
Импорт	\$1.513 млрд. FOB (2006)
Импорт - ТНП:	электричество, нефтепродукты, оксид алюминия, техника и оборудование, продукты питания
Импорт – из партнерских стран:	Россия 19.3%, Казахстан 12.7%, Узбекистан 11.5%, Азербайджан 8.6%, Китай 7%, Украина 6.2%, Румыния 4.6%, Туркменистан 4% (2005)

P2706 ЦЕНТРАЛЬНАЯ АЗИЯ. ОТЧЕТ О ЛОГИСТИЧЕСКИХ ЦЕНТРАХ

Аэропорты – асфальт-ные взлетно-посадочные полосы:	всего: 17/свыше 3,047 м: от 2 2,438 3,047 м: 4 /от 1,524 до 2,437м: от 5 914 до 1,523 м:3, до 914 : 3(2006)
Железные дороги:	всего: 482 км с ширк.колеей: 482 км 1.520-м колея (2005)
Автомобильные дороги:	всего: 27,767 км (2000)
Водные пути:	200 км (вдоль р.Вакш) (2006)

Республика Туркменистан:

Столица: Ашхабад

Занимаемая площадь: 488 100 км<sup>2</sup>

Численность населения: 5,1 млн

Протяженность железных дорог: 2 446 км

Протяженность автомобильных дорог: 24.000 км

Главный морской порт: Туркменбаши

ВВП – на душу населения (PPP):	\$8,900 (2006) рост 7% - 2006
ВВП – по секторам:	Сельск.хоз-во: 24.4% Промышл-ть: 33.9% услуги: 41.7% (2006 est.)
Нефть - экспорт:	170,000 баррелей/день (2004)
Нефть - импорт:	Нет данных
Природный газ – экспорт:	42 млрд. куб.м. (2004)
Природный газ – импорт:	0 млрд. куб.м. (2004)
Объем экспорта:	\$5.421 млрд. FOB (2006)
Экспорт - ТНП:	Газ, сырая нефть, нефтехим. продукты, хлопковое волокно, текстиль
Экспорт – в партнерские страны:	Украина 42.8%, Иран 14.8%, Венгрия 5.3% (2005)
Импорт	\$3.936 млрд FOB. (2006)
Импорт - ТНП:	Техника и оборудование, химикаты, продукты питания
Импорт – из партнерских стран:	ОАЭ 12.7%, Азербайджан 11.1%, США 9.6%, Россия 9.1%, Украина 7.6%, Турция 7.3%, Иран 6.2%, Германия 5.4% (2005)
Аэропорты – асфальт-ные взлетно- посадочные полосы:	всего: 22/свыше 3,047 м: от 1 2,438 до 3,047 м: от 11 1,524 до 2,437 м: от 8 914 до 1,523 м: 2 (2006)
Железные дороги:	всего: 2,440 км шир.кол.: 2,440 км 1.520-м кол. (2005)
Автомобильные дороги:	всего: 24,000 км с тверд.дор-м покрытием 19,488 км, без дор.покрытия: 4,512 км (1999)
Водные пути:	1,300 км (Аму Дарья и Кара Кумский канал – важные водные артерии страны (2006)
Порты и терминалы	Туркменбаши

Сравнительный анализ по представленным странам:

- Только Казахстан и Туркменистан имеют морские порты
- Показатель ВВП варьируется значительно из-за наличия/отсутствия нефти
- Большинство стран региона представляют высокие показатели роста
- Рост ассоциирован с возрастающими грузовыми потоками
- Самая большая численность и плотность населения в Узбекистане
- Различные уровни дерегулирования и либерализации экономики
- Разная степень признания преимуществ ЛЦ-ров со стороны соответствующих правительственных органов стран

## **ПРИЛОЖЕНИЕ 2: ДИРЕКТИВЫ ДЛЯ ПОДГОТОВКИ ТЭО**

### 1. Методология

Методология, которой необходимо следовать в процессе реализации в целях достижения целевой обоснованности создания объектов, и предпосылки для развития грузовых логистических центров включают нижеследующие этапы:

- Оценка общего грузового трафика в диапазоне воздействия грузовых логистических центров, и особенно по отношению к тем грузам, объем которых можно вовлечь в грузовой логистический центр в дальнейшем посредством осуществления исследований, заполнения вопросников, представления прогнозов аналогичных анализов и др. данных.
- **Очень важным будет осуществить моделирование сети логистических центров для прогнозирования грузовых потоков, используя данные по пунктам происхождения и назначения грузов, собранных в виде анализа, а также оценку минимальных соотношений затрат на расстояние (предоставляя известные сдерживания), и разделить перевозки по типам «от двери-к-двери» и «партиями – насыпным методом погрузки». Целью является определить будущие грузовые потоки от пункта-до-пункта в разбивке по основным видам товаров, способу транспортировки и типу грузовой единицы, что составляло бы потенциальный трафик для логистических центров.**
- перевод грузового трафика на требуемые площади в порядке комплектации перечня услуг к предложению, но принимая во внимание международный опыт и соответствующие транспортировочные коэффициенты.
- Обзор локализации, соответствующей удовлетворению спроса с точки зрения наличия земельного участка к эксплуатации грузового логистического центра
- Анализ сильных, слабых сторон, возможностей и угроз (swot-анализ) по альтернативным местам локализации объектов.
- Окончательный выбор соответствующих мест локализации объектов по размещению грузовых логистических центров.
- Финансовые предложения, экономическая и финансовая оценка инвестиций по всем сценариям движения грузов (базовый, оптимистический, пессимистический).

### 3. Прогнозирования грузовых потоков для грузовых логистических центров

Прогноз на среднесрочную и долгосрочную перспективу  
в период 2010, 2015 и 2020.

В целях осуществления оценки внутреннего спроса на грузоперевозки, которые могут обслуживаться в ЛЦ-рах, может быть использован опыт по созданию подобных центров в разбивке по типам грузового движения (например, внутреннее сообщение, экспорт, импорт или транзит), а также пунктам формирования и назначения грузов. На базе международного опыта, внутренний спрос на грузоперевозки в логистических центрах колеблется в диапазоне от 1,5 до 25% в зависимости от временной горизонтали и сценария, который может быть базовым, оптимистичным и пессимистичным.

Привлеченный грузовой трафик  $I, j = \text{сценарий}_x \times \text{коэффициент} * \text{грузовой поток } i$

где:

сценарий $x$	=	сценарий (базовый, оптимистичный, пессимистичный)
Грузовой поток $i, j$	=	грузовой поток для каждой временной горизонтали и категории
$j$	=	категория (транзит, импорт, экспорт, внутр.перевозка)
$I$	=	временная горизонталь (2010, 2015, 2020)

### 3. Оценка необходимых площадей для грузового логистического центра

В процессе формирования заключительного решения касательно приемлемого сценария развития грузового логистического центра необходимо точно указать тип мощностей, которыми будет оснащаться объект, а также их измерительные параметры. В данном случае используются сценарии развития и транспортировки, принимая во внимание их дезагрегирование по потокам, которые формируются, (либо прибывают) в Логистическом центре, как в пункте конечного следования, в разбивке на импорт, экспорт, местного распределения и транзита. Транзитные потоки имеют отношение к международным транзитным грузам. В зависимости от характеристик грузовых потоков, требуются соответствующие мощности для обработки данных грузов.

В целях осуществления необходимых расчетов по требуемым площадям размещения мощностей (включая здания второстепенной значимости, зону парковки машин и маневровую автозону) используются индикаторы транспортировки грузов в требуемые места в соответствии с положениями исследований и практикой, используемыми в Европе (EUROPLATFORMS, 1996); данные параметры приведены в таблице ниже:



Таблица 1: грузовые типы в разбивке по категории, сценарию и временной горизонтали

Виды услуг грузового городка	индикаторы	Комментарии
Общее хранение	45 кв.м./ за тн в день	Мощности хранения
Международный транзит	6 кв.м./ за тн в день	Зона временного нахождения несопровождаемых грузов
Внутреннее распределение грузов	84 кв.м./ за тн в день	Услуги по логистике и хранению
Парковочная и маневров.зона	60% от всей площади построек	150 кв.м./грузовик
Иное, услуги тех.поддержки	10% от всей площади построек	Иные виды услуг (банки, офисы, мотели, и т.д.)

На основе вышеуказанного, и принимая во внимание виды грузов, мы приходим к заключению о необходимых площадях, которые требуются для каждой временной горизонтали (2010, 2015, 2020), а также и о каждом сценарии роста (пессимистичный, базовый или оптимистичный), как показывается в нижеследующей таблице:

Таблица 2: Тип груза по категории, сценарию и временной горизонтали

Функция	2010		2015			2020			
	Пессимистичный	Базовый	Оптимистичный	Пессимистичный	Базовый	Оптимистичный	Пессимистичный	Базовый	Оптимистичный
Внутреннее распределение грузов									
Груз общего хранения (импорт-экспорт)									
Зона для несопровождаемого груза и транзита									
Под-итог									
Зона для парковки и маневрирования									
Услуги дополнит.содейств-вия									
Итого									

4. Локализация грузового логистического центра, обзор и оценка альтернативные участки
5. Анализ СИЛЬНЫХ, СЛАБЫХ СТОРОН, ВОЗМОЖНОСТЕЙ и УГРОЗ (SWOT- Анализ) по альтернативным позициям.
6. Инвестиционный и финансовый план для грузового логистического центра

Объем расходных инвестиций на строительство грузового логистического центра рассчитывается из оценки потребностей для открытых зон, инфраструктуры, зон хранения грузов и др. построек и оборудования на участке. С другой стороны, измерение параметров инфраструктуры в целях предоставления услуг, согласно упомянутым требованиям, основаны на качественном и количественном анализе грузового потока, который высчитан по отношению к обслуживаемому логистическому грузовому центру. Анализ потребностей по отношению к земельным участкам, перевозкам и инфраструктуре, мощностям хранения и оборудованию может определяться посредством базовых сценариев для каждой целевой временной горизонтали (2010, 2015, 2020)

7. Затраты на строительство – пример стоимости за ед., Греция, 2005

Затраты на зем.работы	7,5 €/куб.м.
Затраты на стр-во площадей для хранения грузов	500€/кв.м.
Затраты на поддерживающие мощности	1000€/ кв.м.
Затраты на зону парковки и маневрирования	100€/ кв.м.
Коммуникационные затраты	500€/кв.м.

8. Инвестиционные издержки (пример грузового ЛЦ-ра «OLIG», Греция)

Категория инвестиц-ных издержек	Ст-ть в 2010	Ст-ть в 2015	Ст-ть в 2020
Ст-ть земли*	270.000	330.000	870.000
Асфальтирование – Зоны парковки	1.900.000	2.300.000	6.100.000
Автомоб. сети**	900.000	1.200.000	3.000.000
Хранилища	15.800.000	52.000.000	00.00052.000
Услуги тех.поддержки	3.150.000	3.850.000	10.200.000
Мех.оборудование***	1.000.000	4.500.000	
<b>ИТОГО</b>	<b>24.020.000</b>	<b>31.080.000</b>	<b>72.170.000</b>

(\*) из расчета, что стоимость составляет около 30000 €/ акр.

(\*\*) предположено, что будут построены 10 км сети национальных дорог и сети, которая обеспечит соединение с магистральными дорогами.

(\*\*\*) включает в себя 2 козловых крана и 10 контейнеровозов-погрузчиков.

## 9. Прибыль, доходы

Расчет прибыли от грузовых логистических центров на ежегодной основе включает в себя прибыль, полученную от перевозки грузовых единиц, предоставления услуг логистики, таможенной очистки, аренды мощностей хранения и прилегающих зданий для размещения различных служб.

В целях исчисления показателей объемов инвестирования с экономической и финансовой точек зрения, предлагаются 3 инвестиционных плана по 3 различным сценариям (базовому, оптимистичному и пессимистичному), такие как:

План 1: 25% собственного капитала, 55% финансирования из национальных фондов и фондов МФИ, 20% -ный займ на 20-летний срок с 6%-ной ставкой интереса.

План 2: 45% собственного капитала, 55% финансирования из фондов МФИ

План 3: 25% собственного капитала, 40% финансирования из национальных фондов и фондов МФИ и 25% 25 -ный займ на 25-летний срок с 6%-ной ставкой интереса

Экономические индикаторы, которые были высчитаны относительно всевозможных комбинаций движения грузовых потоков и планов финансового инвестирования, продемонстрированы в нижеследующей таблице:

**Таблица 3: Экономические индикаторы (пример «OLIG»)**

Инвестиционный план	Финансовые схемы	NPV	IRR*
<b>Базовый сценарий</b>			
План 1	25% собств.капитала - 20% займ- 55% финансирования	1,142 млн €	7,9 %
План 2	45% собств.капитала - 55% финансирования	-8,662 млн €	Вне лимита
План 3	25% собств.капитала - 35% займ - 40% финансирования	-2,876 млн €	1,0%
<b>Оптимистичный сценарий</b>			
План1	25% собств.капитала - 20% займ - 55% финансирования	5,903 млн €	13,3 %
План 2	45% собств.капитала - 55% финансирования	-5,905 млн €	-0,5 %
План3	25% собств.капитала - 35% займ - 40% финансирования	1,336 млн €	7,7 %
<b>Пессимистичный сценарий</b>			

Р2706 ЦЕНТРАЛЬНАЯ АЗИЯ. ОТЧЕТ О ЛОГИСТИЧЕСКИХ ЦЕНТРАХ

План1	25% собств.капитала - 20% займ - 55% финансирования	1,867 млн €	10,2 %
План 2	45% собств.капитала - 55% финансирования	-6,720 млн €	Вне лимита
План3	25% собств.капитала - 35% займ - 40% финансирования	-1,018 М млн €	3,6 %

- *IRR* равна «чистой прибыли – собственный капита»".
- Приложение: Таблица в формате Excel для расчетов IRR, NPV и др.

**ПРИЛОЖЕНИЕ 3: ПЕРЕЧЕНЬ ПРОВЕДЕННЫХ ВСТРЕЧ**

1. 26/09/07 – посещение участка жел-дор терминала в Астане и встреча с: Ануаром Куспаковым – главой отдела по работе с грузами и торговли, Айтбеков Ерик – главой отдела Казтранссервиса, Амарбековым Канатом – зам.директора Кедентранссервиса, Мусабекковым Айкемом – главой отдела по грузовой контейнерной документации (Казтранссервис)
2. 12/3/08 – посещение грузовой станции терминала ТАШКЕНТ-ТОВАРНЫЙ, расположенный к северу от центра Ташкента, встреча с Председателем «УЗТЕМИРУЙЛКОНТЕЙНЕР» (оператор терминала) г-ном Ахадом Юсуповым, Ташкент
3. 12/3/08 – встреча с руководителем компании ШОШТРАНС г-ном Миносяном, Ташкент
4. 12/3/08 – встреча в Ассоциации международных экспедиторов Узбекистана с Заместителем генерального директора г-ном А.Мухидовым, а также сотрудниками Ассоциации г-ном Д.Хамраевым, А.Уруновым и Ш.Саттаровым (эксперт ЭРГ проекта), Ташкент
5. 13/3/08 – посещение производственного участка Бухарского терминала консолидации хлопка, встреча с директором г-ном Давроном Рустамовым, Бухара
6. 13/3/08 – посещение терминала «УЗТЕМИРИУЛКОНТЕЙНЕР», Бухара
7. 14/3/08 – встреча с региональным экспертом, руководителем учебного центра «Билимтертранс» г-ном В.Топалиди, Ташкент
8. 16/3/08 – встреча с Национальным Секретарем ТРАСЕКА г-ном О.Бурановым, Ташкент
9. 16/3/08 – посещение железнодорожного терминала и встречи с причастными экспертами в г.ТЕРМЕЗ отменено по причине нелетной погоды из-за штормового ветра
10. 17/3/08 – встреча в автодорожном терминале ВК TRANS с Генеральным директором г-ном Батыром Касимовым и автомобильными операторами и грузовыми экспедиторами, Ташкент
11. 17/3/08 – встреча с г-ном Рафаэлем Надыршиным – специалистом по управлению проектами Азиатского Банка Развития, Ташкент
12. 18/3/08 – посещение подразделения МТК Южно-казахстанского региона, Шымкент
13. 18/3/08 – встреча с г-ном Арманом Евниевым, первым заместителем председателя правления Национальной компании социально-предпринимательской корпорации, Шымкент
14. 19/3/08 – встреча с г-ном Ф.Заргаровым «УЗВНЕШТРАНС», Национальной транспортной и экспедиторской компании, первая компания, разработавшая проект ЛЦ в г.Ташкенте
15. 19/3/08 – встреча с г-ном А.Хашимовым – руководителем департамента Министерства внешних экономических связей, инвестиции и торговли Республики Узбекистан
16. 20/3/08 – возвращение в Афины

17. 30/3/08 – вылет из Афин в Алматы, Казахстан
18. 31/3/08 – встреча с г-ном Муратом Бекмагамбетовым, Национальным секретарем ТРАСЕКА, в Республике Казахстан
19. 31/3/08 – посещение производственного участка грузового терминала Алматы-1, встреча с оператором КАЗТРАНССЕРВИС (арендатором КАЗКЕДЕНТРАНССЕРВИС)
20. 31/3/08 – посещение производственного участка ДАМУ, Алматы – строящегося логистического центра, встреча с проектным менеджером г-жой Айгуль Дюссембаевой и ответственным за аренду помещений - Медетом Бабаевым, Алматы
21. 1/4/08 – встреча в ТРАНС СИБИРСКОМ ЭКСПРЕСС СЕРВИСЕ с директором г-ном Темиром Бакбергеновым и менеджером по продажам г-жой Ардак Байжигитовой, Алматы
22. 1/4/08 – встреча с менеджером проекта Представительства ЕК г-жой Гульнаррой Дусуповой
23. 2/4/08 – посещение логистического центра «АСТАНА КОНТРАКТ», встреча с директором г-ном Николаем Ромашовым, Алматы
24. 3/4/08 – вылет в г.Астана, встречи в МТК и Мининдустрии были отменены
25. 4/4/08 – встреча в ДАМУ, Астана, посещение земельного участка под строительство логистического центра в г.Астана
26. 4/4/08 – возвращение в Алматы
27. 7/4/08 – оформление визы в Таджикистан, обработка полученных материалов / исследовательская работа в офисе
28. 8/4/08 – выезд в Бишкек
29. 8/4/08 – встреча с г-ном Темиром Ниязбековым – руководителем департамента международных отношений при МТК КР, Национальным Секретарем ТРАСЕКА в Кыргызской Республике, Бишкек
30. 8/4/08 – встреча с г-ном Виктором Кимом, Директором грузовой экспедиторской компании «RAILTRANK», бывшим президентом Ассоциации грузовых экспедиторов Кыргызстана
31. 9/4/08 – посещение грузового терминала Аламедин-1, Бишкек
32. 9/4/08 – встреча с Генеральным директором «Кыргызжелдорстрой» г-ном Садыкбеком Аблесовым
33. 9/4/08 – встреча с заместителем Ген.директора управления железных дорог Кыргызстана г-ном А.Рысмендиевым
34. 9/4/08 – посещение СЭЗ «Бишкек», встреча с Генеральным директором г-ном А.Исабековым и Директором ЦППИИ г-ном Б.Токтоналиевым
35. 10/4/08 – вылет в Душанбе
36. 10/4/08 – встреча в Ассоциации национальных автомобильных перевозчиков «АББАТ» с Президентом ассоциации г-ном М.Шокировым, и вице-президентом г-ном Эшоновым, посещение производственного участка автодорожного терминала АББАТ в Душанбе
37. 10/4/08 – встреча с Национальным Секретарем ТРАСЕКА в Республике Таджикистан г-ном С.Муминовым, Душанбе

Р2706 ЦЕНТРАЛЬНАЯ АЗИЯ. ОТЧЕТ О ЛОГИСТИЧЕСКИХ ЦЕНТРАХ

38. 10/4/08 – встреча с заместителем министра транспорта Республики Таджикистан г-ном Бобоевым, Душанбе
39. 10/4/08 – посещение производственного участка железнодорожного терминала «Душанбе-2»
40. 11/4/08 – встреча с руководителем отдела транспорта при Аппарате Президента РТ г-ном М.Хабировым, Душанбе
41. 11/4/08 – вылет в Алматы
42. 11/4/08 – обработка полученных материалов / исследовательская работа в офисе
43. 12/4/08 – обработка полученных материалов / исследовательская работа в офисе
44. 14/4/08 – встреча в Ассоциации международных экспедиторов Казахстана с исполнительным директором АНЕК г-ном И.Сегалом, главой Ассоциации таможенных брокеров (АКЦЕПТ) г-ном Б.Зулпибековым, экспертом по повышению квалификации г-жой Еленой Василевской, Алматы
45. 14/4/08 – встреча в Ассоциации автомобильных перевозчиков КАЗАТО с г-ном А.Денисенко, Алматы
46. 15/4/08 – офисная работа и вылет в Актау
47. 15/4/08 – посещение порта Актау, брифинг с г-ном В.Турдзеладзе о текущей ситуации и развитии порта и региона
48. 16/4/08 – посещение Форума «CASPIAN INVESTMENT» в Актау, что являлось очень важным мероприятием, в рамках которого обсуждались вопросы развития региона при участии высокопоставленных гостей из многих стран мира и была проведена сессия по аспектам Логистики и потребностей инфраструктуры региона.
49. 16/4/08 – встреча в СЭЗ «Актау» с руководителем финансового отдела г-ном Р.Амиржановым, и Директором СЭЗ «Актау» г-ном З.Касиевым
50. 16/4/08 – посещение порта Актау
51. 17/4/08 – вылет в Атырау и встреча в компании TRANSSYSTEM и STL, SAGA GROUP с г-ном А.Симожином
52. 18/4/08 – вылет в Афины
53. 12/3/08 – посещение грузовой станции терминала ТАШКЕНТ-ТОВАРНЫЙ , расположенный к северу от центра Ташкента, встреча с Председателем «УЗТЕМИРҮЙЛКОНТЕЙНЕР» (оператор терминала) г-ном Ахадом Юсуповым, Ташкент
54. 12/3/08 – встреча с руководителем компании ШОШТРАНС г-ном Миносяном, Ташкент
55. 12/3/08 – встреча в Ассоциации международных экспедиторов Узбекистана с Заместителем генерального директора г-ном А.Мухидовым, а также сотрудниками Ассоциации г-ном Д.Хамраевым, А.Уруновым и Ш.Саттаровым (эксперт ЭРГ проекта), Ташкент
56. 13/3/08 – посещение производственного участка Бухарского терминала консолидации хлопка, встреча с директором г-ном Давроном Рустамовым, Бухара
57. 13/3/08 – посещение терминала «УЗТЕМИРҮЙЛКОНТЕЙНЕР», Бухара

Р2706 ЦЕНТРАЛЬНАЯ АЗИЯ. ОТЧЕТ О ЛОГИСТИЧЕСКИХ ЦЕНТРАХ

58. 14/3/08 – встреча с региональным экспертом, руководителем учебного центра «Билимтертранс» г-ном В.Топалиди, Ташкент
59. 16/3/08 – встреча с Национальным Секретарем ТРАСЕКА г-ном О.Бурановым, Ташкент
60. 16/3/08 – посещение железнодорожного терминала и встречи с причастными экспертами в г.ТЕРМЕЗ отменено по причине нелетной погоды из-за штормового ветра
61. 17/3/08 – встреча в автодорожном терминале ВК TRANS с Генеральным директором г-ном Батыром Касимовым и автомобильными операторами и грузовыми экспедиторами, Ташкент
62. 17/3/08 – встреча с г-ном Рафаэлем Надыршиным – специалистом по управлению проектами Азиатского Банка Развития, Ташкент
63. 18/3/08 – посещение подразделения МТК Южно-казахстанского региона, Шымкент
64. 18/3/08 – встреча с г-ном Арманом Евниевым, первым заместителем председателя правления Национальной компании социально-предпринимательской корпорации, Шымкент
65. 19/3/08 – встреча с г-ном Ф.Заргаровым «УЗВНЕШТРАНС», Национальной транспортной и экспедиторской компании, первая компания, разработавшая проект ЛЦ в г.Ташкенте
66. 19/3/08 – встреча с г-ном А.Хашимовым – руководителем департамента Министерства внешних экономических связей, инвестиции и торговли Республики Узбекистан
67. 20/3/08 – возвращение в Афины
68. 30/3/08 – вылет из Афин в Алматы, Казахстан
69. 31/3/08 – встреча с г-ном Муратом Бекмагамбетовым, Национальным секретарем ТРАСЕКА, в Республике Казахстан
70. 31/3/08 – посещение производственного участка грузового терминала Алматы-1, встреча с оператором КАЗТРАНССЕРВИС (арендатором КАЗКЕДЕНТРАНССЕРВИС)
71. 31/3/08 – посещение производственного участка ДАМУ, Алматы – строящегося логистического центра, встреча с проектным менеджером г-жой Айгуль Дюссембаевой и ответственным за аренду помещений - Медетом Бабаевым, Алматы
72. 1/4/08 – встреча в ТРАНС СИБИРСКОМ ЭКСПРЕСС СЕРВИСЕ с директором г-ном Темиром Бакбергеновым и менеджером по продажам г-жой Ардак Байжигитовой, Алматы
73. 1/4/08 – встреча с менеджером проекта Представительства ЕК г-жой Гульнарой Дусуповой
74. 2/4/08 – посещение логистического центра «АСТАНА КОНТРАКТ», встреча с директором г-ном Николаем Ромашовым, Алматы
75. 3/4/08 – вылет в г.Астана, встречи в МТК и Мининдустрии были отменены
76. 4/4/08 – встреча в ДАМУ, Астана, посещение земельного участка под строительство логистического центра в г.Астана
77. 4/4/08 – возвращение в Алматы



Р2706 ЦЕНТРАЛЬНАЯ АЗИЯ. ОТЧЕТ О ЛОГИСТИЧЕСКИХ ЦЕНТРАХ

78. 7/4/08 – оформление визы в Таджикистан, обработка полученных материалов / исследовательская работа в офисе
79. 8/4/08 – выезд в Бишкек
80. 8/4/08 – встреча с г-ном Темиром Ниязбековым – руководителем департамента международных отношений при МТК КР, Национальным Секретарем ТРАСЕКА в Кыргызской Республике, Бишкек
81. 8/4/08 – встреча с г-ном Виктором Кимом, Директором грузовой экспедиторской компании «RAILTRANK», бывшим президентом Ассоциации грузовых экспедиторов Кыргызстана
82. 9/4/08 – посещение грузового терминала Аламедин-1, Бишкек
83. 9/4/08 – встреча с Генеральным директором «Кыргызжелдорстрой» г-ном Садыкбеком Аблесовым
84. 9/4/08 – встреча с заместителем Ген.директора управления железных дорог Кыргызстана г-ном А.Рысмендиевым
85. 9/4/08 – посещение СЭЗ «Бишкек», встреча с Генеральным директором г-ном А.Исабековым и Директором ЦППИИ г-ном Б.Токтоналиевым
86. 10/4/08 – вылет в Душанбе
87. 10/4/08 – встреча в Ассоциации национальных автомобильных перевозчиков «АББАТ» с Президентом ассоциации г-ном М.Шокировым, и вице-президентом г-ном Эшоновым, посещение производственного участка автодорожного терминала АББАТ в Душанбе
88. 10/4/08 – встреча с Национальным Секретарем ТРАСЕКА в Республике Таджикистан г-ном С.Муминовым, Душанбе
89. 10/4/08 – встреча с заместителем министра транспорта Республики Таджикистан г-ном Бобоевым, Душанбе
90. 10/4/08 – посещение производственного участка железнодорожного терминала «Душанбе-2»
91. 11/4/08 – встреча с руководителем отдела транспорта при Аппарате Президента РТ г-ном М.Хабибовым, Душанбе
92. 11/4/08 – вылет в Алматы
93. 11/4/08 – обработка полученных материалов / исследовательская работа в офисе
94. 12/4/08 – обработка полученных материалов / исследовательская работа в офисе
95. 14/4/08 – встреча в Ассоциации международных экспедиторов Казахстана с исполнительным директором АНЕК г-ном И.Сегалом, главой Ассоциации таможенных брокеров (АКЦЕПТ) г-ном Б.Зулшибековым, экспертом по повышению квалификации г-жой Еленой Василевской, Алматы
96. 14/4/08 – встреча в Ассоциации автомобильных перевозчиков КАЗАТО с г-ном А.Денисенко, Алматы
97. 15/4/08 – офисная работа и вылет в Актау
98. 15/4/08 – посещение порта Актау, брифинг с г-ном В.ТУРДЗЕЛАДЗЕ о текущей ситуации и развитии порта и региона
99. 16/4/08 – посещение Форума «CASPIAN INVESTMENT» в Актау, что являлось очень важным мероприятием, в рамках которого обсуждались вопросы развития региона при участии высокопоставленных гостей их многих стран мира и была

Р2706 ЦЕНТРАЛЬНАЯ АЗИЯ. ОТЧЕТ О ЛОГИСТИЧЕСКИХ ЦЕНТРАХ

проведена сессия по аспектам Логистики и потребностей инфраструктуры региона.

100. 16/4/08 – встреча в СЭЗ «Актау» с руководителем финансового отдела г-ном Р.Амиржановым, и Директором СЭЗ «Актау» г-ном З.Касиевым
101. 16/4/08 – посещение порта Актау
102. 17/4/08 – вылет в Атырау и встреча в компании TRANSYSTEM и STL, SAGA GROUP с г-ном А.Симожином
103. 18/4/08 – вылет в Афины

**ПРИЛОЖЕНИЕ 4: ФОТОГРАФИИ**

**ПРИЛОЖЕНИЕ 5:ГРУЗОПОТОКИ КАЗАХСТАНА****ТАБЛИЦА 1. Объем перевозок груженых крупнотоннажных контейнеров в Узбекистан, Таджикистан, Кыргызстан, Туркменистан в транзитном сообщении через Казахстан в разрезе стран отправления, шт.конт.**

Страна назначения	Страна отправления	тип контейнера	2004 г.	2005 г.	2006 г.	2007 г.
Узбекистан	Китай	20фут	1015	1905	3319	5704
		40фут	4677	7061	9591	12349
	Корея	20фут	1606	1847	1567	1028
		40фут	2191	2858	4806	5426
	Россия	20фут	1161	1108	1042	1122
		40фут	125	37	111	291
	Польша	20фут	993	419	321	373
		40фут	869	558	535	784
	США	20фут	89	125	57	25
		40фут	465	382	134	123
	Румыния	20фут	3	367	207	
		40фут	2	3	233	582
	Украина	20фут	161	176	263	277
		40фут	33	29	113	101
	Венгрия	20фут	84	47	66	69
		40фут	271	148	201	241
	Турция	20фут	114	145	87	67
		40фут	149	110	108	93
	Бельгия	20фут	71	83	83	70
		40фут	113	113	63	99
	Германия	20фут	37	19	22	36
		40фут	120	109	76	276
	Беларусь	20фут	104	117	157	200
	Финляндия	20фут	39	65	66	63
		40фут	66	72	54	72
	Великобритания	20фут	46	91	12	18
		40фут	94	92	49	81
	Литва	20фут	53	59	75	131
		40фут	30	14	67	26
	Латвия	20фут	30	52	56	31
		40фут	7	21	88	36
	ИТАЛИЯ	20фут	50	17	2	13
		40фут	71	37	35	73
	Эстония	20фут	15	5	56	39
40фут		35	32	71	40	
	Прочие		689	494	462	286
<b>Узбекистан Итого</b>			<b>15678</b>	<b>18817</b>	<b>24255</b>	<b>30245</b>
Кыргызстан	Китай	20фут	350	445	689	967
		40фут	481	1121	2738	6519
	Россия	20фут	511	484	589	659
		40фут	19	13	222	106
	США	20фут	31	32	66	50
		40фут	301	515	220	885
	Польша	20фут	529	137	136	204
		40фут	280	101	96	160
	Корея	20фут	536	503	388	358
		40фут	213	383	45	122

Р2706 ЦЕНТРАЛЬНАЯ АЗИЯ. ОТЧЕТ О ЛОГИСТИЧЕСКИХ ЦЕНТРАХ

Турция	20фут	127	101	40	59	
	40фут	170	136	53	130	
Литва	20фут	5	10	8	458	
	40фут	15	1	93	187	
Иран	20фут	23	105	47	116	
	40фут	133	134	30	97	
Туркменистан	40фут		66	223	283	
Нидерланды	20фут	2	2	54	141	
	40фут	1	57	83	251	
Германия	20фут	35	8	56	21	
	40фут	14	63	114	166	
Украина	20фут	65	56	94	112	
	40фут	13	22	70	39	
Канада	20фут	25	41	2	117	
	40фут	70	62	70	34	
Беларусь	20фут	23	21	45	90	
	40фут		2	15	31	
Финляндия	20фут	30	43	15	9	
	40фут	41	32	16	19	
Венгрия	20фут	17	11	16	29	
	40фут	12	23	13	48	
Бельгия	40фут	18	28	35	59	
Прочие		274	375	309	338	
<b>Кыргызстан Итог</b>		<b>4364</b>	<b>5133</b>	<b>6690</b>	<b>12864</b>	
Таджикистан	Китай	20фут	41	45	189	751
		40фут	721	1488	2451	4995
Россия	20фут	378	594	713	728	
	40фут	28	18	70	47	
Польша	20фут	1014	237	151	169	
	40фут	175	108	81	129	
Литва	20фут	170	350	77	959	
	40фут			4	67	
Германия	20фут	34	299	74	264	
	40фут	78	31	19	48	
Венгрия	20фут	102	86	56	77	
	40фут	21	86	12	68	
Беларусь	20фут	22	14	105	161	
	40фут		3	18	22	
США	20фут	41	15	11	6	
	40фут	49	62	63	96	
Корея	20фут	42	44	85	70	
	40фут	201	457	160	17	
Украина	20фут	25	26	54	74	
	40фут	2	7	33	42	
Нидерланды	20фут	1	12	77		
	40фут		10	24	10	
Великобритания	20фут	17	23	5	12	
	40фут	29	28	12	6	
Кыргызстан	20фут	17	12	24	19	
	40фут	5	17	15	4	
Прочие		119	153	168	89	
<b>Таджикистан Итог</b>		<b>3332</b>	<b>4225</b>	<b>4751</b>	<b>8930</b>	
Туркменистан	Китай	20фут	186	142	302	739
		40фут	407	471	387	851
Польша	20фут	312	275	235	272	
	40фут	213	37	47	102	
Россия	20фут	204	146	155	278	
	40фут	2	2	21	49	
Украина	20фут	56	69	50	55	
	40фут	5	13	17	24	
Германия	40фут	104	23	29	30	
США	40фут	12	130	15	29	

Р2706 ЦЕНТРАЛЬНАЯ АЗИЯ. ОТЧЕТ О ЛОГИСТИЧЕСКИХ ЦЕНТРАХ

	Беларусь	20фут	18	30	61	54
	Финляндия	20фут	10	20	12	14
		40фут	15	22	23	29
	Бельгия	20фут	40	1		45
		40фут	3	1	8	29
	Прочие		179	81	104	177
<b>Туркменистан Итог</b>			<b>1766</b>	<b>1463</b>	<b>1466</b>	<b>2777</b>
<b>Общий итог</b>			<b>25140</b>	<b>29638</b>	<b>37162</b>	<b>54816</b>

**ТАБЛИЦА 2: Объем перевозок груженых крупнотоннажных контейнеров из Узбекистана, Таджикистана, Кыргызстана, Туркменистана в транзитном сообщении через Казахстан в разрезе стран назначения, шт.конт.**

Страна отправления	Страна назначения	тип контейнера	2004 г.	2005 г.	2006 г.	2007 г.
Узбекистан	Кыргызстан	20фут	29	38	12	22
		40фут	8	12	13	18
	Россия	20фут	1086	885	671	668
		40фут	298	273	1111	642
	Бельгия	20фут	27	37	9	11
		40фут	637	439	499	480
	Корея	20фут	41	37	31	27
		40фут	483	411	301	552
	Португалия	40фут	451	330	335	466
	Германия	20фут	546	511	15	86
		40фут	275	277	362	239
	Китай	20фут	5	14	79	214
		40фут	646	218	369	71
	Польша	20фут	5	37	18	22
		40фут	40	62	81	247
	Нидерланды	20фут	80	55	88	78
		40фут	84	99	112	170
	Украина	20фут	197	206	215	179
		40фут	63	46	40	21
	Италия	20фут	3	3	11	10
		40фут	160	51	44	67
	Испания	40фут	195	92	85	160
		20фут	13	39	57	43
	Беларусь	40фут	44	112	77	83
		40фут	47	5	2	106
	ТУРЦИЯ	40фут	47	5	2	106
	Великобритания	20фут	6	3	18	22
		40фут	61	31	31	39
	Латвия	20фут	13	8	10	2
		40фут	6	10	29	43
	Израиль	40фут	5	37	31	63
	Япония	20фут	22	24	6	4
		40фут	56	82	98	48
США	20фут	96	89	28	20	
	40фут	26	39	22	15	
Прочие		305	338	507	289	
<b>Узбекистан Итог</b>			<b>6059</b>	<b>4950</b>	<b>5417</b>	<b>5227</b>
Таджикистан	Россия	20фут	112	120	202	184
		40фут	6	6	18	17
	Бельгия	20фут	25	5	6	4
		40фут	132	88	79	36
		40фут	107	71	18	39

Р2706 ЦЕНТРАЛЬНАЯ АЗИЯ. ОТЧЕТ О ЛОГИСТИЧЕСКИХ ЦЕНТРАХ

	Португалия	40фут	71	86	41	38
	Китай	40фут	92	117	78	39
	Польша	20фут	5	20		2
		40фут	4	13	2	18
	Нидерланды	20фут			4	23
	Украина	20фут	9	18	25	20
	Италия	20фут	35	39	58	43
		40фут	49	47	63	63
	Испания	40фут	33	20	23	8
	ТУРЦИЯ	40фут	9	20	22	11
	Прочие		62	58	40	49
<b>Таджикистан Итог</b>			<b>751</b>	<b>728</b>	<b>679</b>	<b>594</b>
<b>Кыргызстан</b>	Таджикистан	20фут	17	12	24	19
		40фут	5	17	15	4
	Россия	20фут	278	248	227	298
		40фут	11	5	14	11
	Бельгия	40фут	9	11	21	25
	Корея	20фут	66	16	44	64
		40фут	13	16	16	4
	Португалия	40фут	35	48	45	26
	Германия	20фут	26	41	17	28
		40фут	1		1	21
	Китай	20фут	9	13	23	19
		40фут	1	6	7	5
		Прочие		297	214	113
<b>Кыргызстан Итог</b>			<b>768</b>	<b>647</b>	<b>567</b>	<b>665</b>
<b>Туркменистан</b>	Кыргызстан	20фут	1		23	8
		40фут		66	223	283
	Россия	20фут	74	66	76	88
	Украина	20фут	9	9	13	14
	Прочие		11	3	3	4
<b>Туркменистан Итог</b>			<b>95</b>	<b>144</b>	<b>338</b>	<b>397</b>
<b>Общий итог</b>			<b>7673</b>	<b>6469</b>	<b>7001</b>	<b>6883</b>

**ТАБЛИЦА 3: Объем перевозок грузеных крупнотоннажных контейнеров назначением в Узбекистан, Таджикистан, Кыргызстан, Туркменистан в экспортном сообщении из Казахстана, шт.конт.**

Страна назначения	тип контейнера	2003 г.	2004 г.	2005 г.	2006 г.	2007 г.
УЗБЕКИСТАН	20фут	60	29	22	23	16
	40фут	182	20	66	78	175
<b>УЗБЕКИСТАН Итог</b>		<b>242</b>	<b>49</b>	<b>88</b>	<b>101</b>	<b>191</b>
КЫРГЫЗСТАН	20фут	12	26	13	13	8
	40фут	3	1	3	15	25
<b>КЫРГЫЗСТАН Итог</b>		<b>15</b>	<b>27</b>	<b>16</b>	<b>28</b>	<b>33</b>
ТАДЖИКИСТАН	20фут	16	11	10	9	8
	40фут	10	1		16	27
<b>ТАДЖИКИСТАН Итог</b>		<b>26</b>	<b>12</b>	<b>10</b>	<b>25</b>	<b>35</b>
ТУРКМЕНИСТАН	20фут	16	10	1	14	7
	40фут	4	27	2	6	10
<b>ТУРКМЕНИСТАН Итог</b>		<b>20</b>	<b>37</b>	<b>3</b>	<b>20</b>	<b>17</b>
<b>Общий итог</b>		<b>303</b>	<b>125</b>	<b>117</b>	<b>174</b>	<b>276</b>

**ТАБЛИЦА 4: Объем перевозок груженых крупнотоннажных контейнеров из Узбекистана, Таджикистана, Кыргызстана, Туркменистана в импортном сообщении назначением в Казахстан, шт.конт.**

Страна отправления	тип контейнера	2003 г.	2004 г.	2005 г.	2006 г.	2007 г.
ТУРКМЕНИСТАН	20фут	64	92	70	132	194
	40фут	11	99	197	275	298
<b>ТУРКМЕНИСТАН Итого</b>		<b>75</b>	<b>191</b>	<b>267</b>	<b>407</b>	<b>492</b>
УЗБЕКИСТАН	20фут	423	320	346	275	295
	40фут	66	58	61	28	96
<b>УЗБЕКИСТАН Итого</b>		<b>489</b>	<b>378</b>	<b>407</b>	<b>303</b>	<b>391</b>
КЫРГЫЗСТАН	20фут	16	68	18	1	21
	40фут	1	2	4		1
<b>КЫРГЫЗСТАН Итого</b>		<b>17</b>	<b>70</b>	<b>22</b>	<b>1</b>	<b>22</b>
ТАДЖИКИСТАН	20фут	3	10	4	7	5
	40фут	1	4			1
<b>ТАДЖИКИСТАН Итого</b>		<b>4</b>	<b>14</b>	<b>4</b>	<b>7</b>	<b>6</b>
<b>Общий итог</b>		<b>585</b>	<b>653</b>	<b>700</b>	<b>718</b>	<b>911</b>





## **РАЗРАБОТКА СКООРДИНИРОВАННЫХ НАЦИОНАЛЬНЫХ ТРАНСПОРТНЫХ СТРАТЕГИЙ**

**РЕСПУБЛИКА КАЗАХСТАН, КЫРГЫЗСКАЯ РЕСПУБЛИКА,  
РЕСПУБЛИКА ТАДЖИКИСТАН, РЕСПУБЛИКА ТУРКМЕНИСТАН,  
РЕСПУБЛИКА УЗБЕКИСТАН**

**Возможности развития логистических центров**



**НОМЕР КОНТРАКТА ПРОЕКТА: EUROPEAID/122076/C/SER/MULTI**



РАЗРАБОТКА СКООРДИНИРОВАННЫХ НАЦИОНАЛЬНЫХ  
ТРАНСПОРТНЫХ СТРАТЕГИЙ

РЕСПУБЛИКИ КАЗАХСТАН, КЫРГЫЗСКОЙ РЕСПУБЛИКИ, РЕСПУБЛИКИ ТАДЖИКИСТАН,  
РЕСПУБЛИКИ ТУРКМЕНИСТАН И РЕСПУБЛИКИ УЗБЕКИСТАН

## ЭРГ 2: ЧГП и Логистика

Самарканд - 10 октября 2008г.

“Возможности развития логистических центров ”

Автор: Дж. Эмманулополос

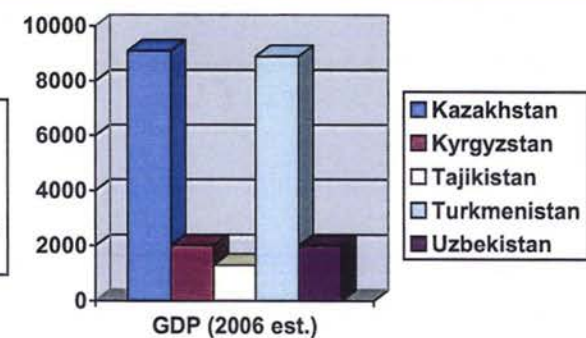
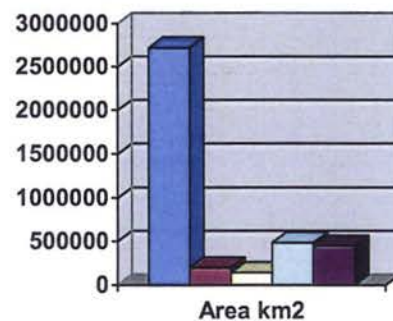
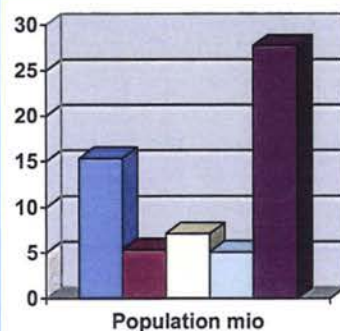
ТРАДЕМКО

ЦЕЛЮ ПОДГОТОВКИ ОТЧЕТА ЯВЛЯЛОСЬ:

“ПРЕДВАРИТЕЛЬНОЕ ИЗУЧЕНИЕ (СКАНИРОВАНИЕ)  
СУЩЕСТВУЮЩИХ ЛОГИСТИЧЕСКИХ ЦЕНТРОВ / КРУПНЫХ  
ГРУЗООБРАБАТЫВАЮЩИХ ТЕРМИНАЛОВ, А ТАКЖЕ ОЦЕНКА  
ПОТРЕБНОСТЕЙ СТРАН ЦЕНТРАЛЬНОЙ АЗИИ (ОТЧЕТ ПО  
ЛОГИСТИЧЕСКИМ ЦЕНТРАМ)”

## КРАТКАЯ ПРОФИЛЬНАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА РЕГИОНА

Country	Area km <sup>2</sup>	Population mio	GDP (2006 est.)
Kazakhstan	2717300	15,3	9100
Kyrgyzstan	198500	5,3	2000
Tajikistan	143100	7,1	1300
Turkmenistan	488100	5,1	8900
Uzbekistan	447400	27,7	2000



## ДЕФИНИЦИИ ЛОГИСТИЧЕСКИХ ЦЕНТРОВ (1/2)

**• Логистические Центры (ЛЦ), или грузовые городки, обычно проектируются:**

- на пересечении наиболее важных международных транспортных коридоров с большими объемами грузопотоков,
- близ портов, аэропортов или ж/д терминалов,
- близ межгосударственных границ,
- близ крупных городов или производственных объектов

**и служат цели осуществления международных перевозок различными способами посредством:**

- предоставления площадей для парковки,
- осуществления технических операций по обработке контейнерных грузов (и возможно, сыпучих грузов),
- интермодальных инфраструктурных соединений;
- слияния независимых компаний и структур, имеющих дело с осуществлением грузовых перевозок (грузовые экспедиторы, грузоотправители и транспортные операторы);
- предоставления услуг таможенного досмотра, осуществления налоговых отчислений на месте,
- предоставления услуг хранения грузов, технического содержания и ремонта тр.средств,
- предоставления банковских услуг и информационно-коммуникационной технологической связи.

**• ЛЦ, расположенные внутри страны, или в те, что расположены во внутриконтинентальных странах, называются «сухими портами».**

**• На территории лог.центра могут быть расположены различные объекты, такие как:**

- Хранилища для сух.продуктов, а также грузов различных типов
- Хранилища для замороженных продуктов
- Грузовой распределительный центр
- Операционный терминал для регулирования контейнерных грузов
- Мультимодальный терминал
- Здания общего назначения

## ДЕФИНИЦИИ ЛОГИСТИЧЕСКИХ ЦЕНТРОВ (2/2)

*Понятие «Логистический центр»* - сравнительно новое явление, и еще не получило своего единодушно согласованного названия. Основные понятия, имеющие отношение к логистическим центрам, в Европе известны, как:

- В Великобритании логистические центры называются “Freight Villages”,
- Во Франции – “Plate Forme Logistique” или “Plat Forme Multimodales”,
- В Италии – “Interporto”,
- В Дании – “Transport Centre”.

Наиболее распространенным и широко используемым термином в Японии, Сингапуре, Китае и США является «логистический центр». По этой причине, не существует единого мнения по использованию какого-то одного термина. Однако, с ростом популярности логистических центров и в связи с получаемой от них прибылью, похоже, термин «логистический центр» будет считаться наиболее приемлемым.

Д.А.Тсамболос соотнес к логистическому центру термин «интегратор» различных транспортных видов, способствующий развитию интермодального транспорта. Он также идентифицировал логистические центры как «интермодальные терминалы, являющиеся основным компонентом интермодальной транспортной цепочки, устанавливающие точку узлового пересечения там, где происходит перегрузка товаров с одного транспортного вида на другой».

«EUROPLATFORMS» – (Европейская ассоциация грузовых городков), дает определение логистическому центру в такой формулировке: «это территория, на которой различными операторами осуществляются все виды деятельности, связанные со сферой транспорта, логистики и распределения грузов, как для внутригосударственных, так и международных перевозок». Целевой функцией логистического центра является стимулирование международной торговли и экономического роста в регионе.

## ПОТЕНЦИАЛЬНОЕ РАСШИРЕНИЕ ФУНКЦИОНАЛЬНЫХ РАМОК ДЛЯ ВНУТРЕННЕГО ИНТЕРМОДАЛЬНОГО ОБЪЕКТА

Оно может быть нижеследующим:

- Контейнерный двор
- Контейнерная грузовая станция
- Внутреннее контейнерное депо
- Зона обработки импорто-ориентированных грузов
- Индустриальный парк
- Зона обработки экспорто-ориентированных грузов
- Специальная экономическая зона
- Логистические и иные виды услуг добавленной стоимости

## ДЕФИНИЦИИ МУЛЬТИМОДАЛЬНОГО ТРАНСПОРТА

- **Мультимодальный транспорт** подразумевает вовлечение в процесс перевозки двух или более различных между собой видов транспорта, осуществляемый посредством перегрузки перевозимых товаров (промежуточная обработка), и организованный одним и тем же перевозчиком (мультимодальным транспортным оператором), в рамках одного единого контракта и грузовой накладной под одним обязательством и по одной стоимости услуг.
- **Интермодальный транспорт** - вовлечение нескольких транспортных средств (мультимодальность) в процесс перевозки грузов в одной грузовой единице (например, в контейнере), без осуществления промежуточной обработки (автомобильное транспортное средство, автоприцеп, контейнер).
- **Комбинированный (смешанный) транспорт** – это вид интермодальной перевозки, который, в принципе, может осуществляться железнодорожным, внутренне-судоходным, морским транспортом, где начало маршрута перевозки и его завершение проходит по автомобильным дорогам и осуществляется автомобильным транспортом (например, контрейлерные перевозки, т.н. «пиггибек», системы трейлерных перевозок (ро-ро)).



## ВОЗМОЖНЫЕ РОЛЕВЫЕ ФУНКЦИИ ГОСУДАРСТВЕННОГО И ЧАСТНОГО СЕКТОРОВ

- Исходя из международного опыта относительно прав на владение и эксплуатацию морских портов, очевидно, что государство имеет право на собственность и несет ответственность за нормативно-правовое регулирование объектом, тогда как эксплуатация и менеджмент на основе концессионных соглашений предоставлены частному сектору.
- Таким образом, в мировом масштабе 90 из 100 крупнейших контейнерных и морских портов функционируют по такому принципу, включая те, что расположены в Азии.
- Правительство также ратует за улучшение транспортных инфраструктурных соединений к портам и создание целостностной системы в данном секторе.
- Все вышесказанное применимо и к сухим портам

## СУЩЕСТВУЮЩИЕ ГРУЗОВЫЕ ЦЕНТРЫ В СТРАНАХ ЦЕНТРАЛЬНОЙ АЗИИ

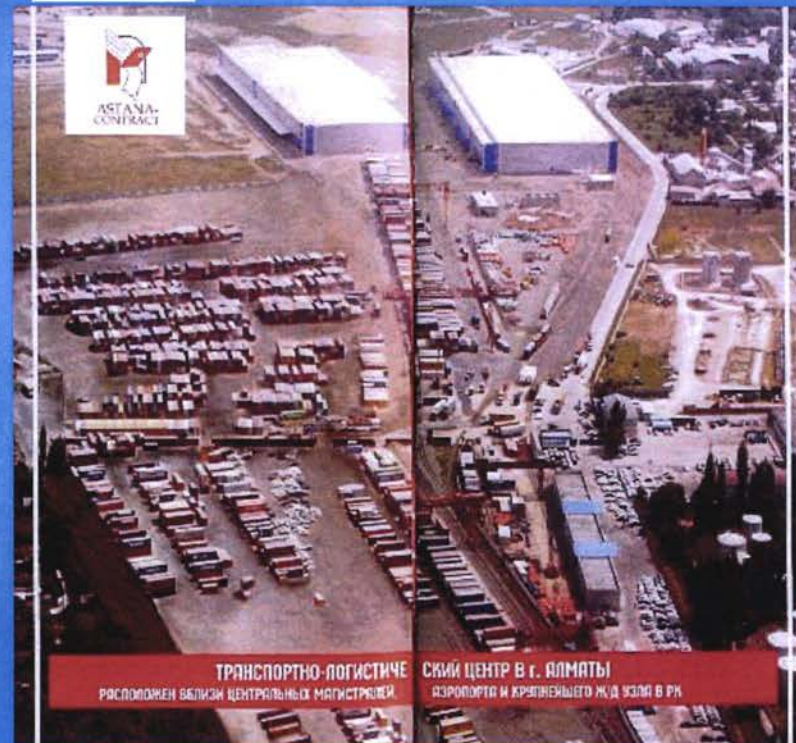
- До недавнего времени в Центральной Азии не существовало современных логистических центров, лишь только железнодорожные терминалы и некоторые мощности в зонах трансграничных переходов.
- Не принимая во внимание целевой хлопковый терминал в г.Бухара, который хорошо организован и эксплуатируется достаточно эффективно, в регионе ЦА заметны новые усовершенствования в сфере развития ЛЦ, такие как «ДАМУ» и «АСТАНА КОНТРАКТ» в Алматы.
- В Республике Казахстан основными ж/д терминалами являются: Алматы-1, Астана, Актау, Достык, Шымкент, Актобе.
- В Кыргызской Республике: ж/д терминал Бишкек, Аламедин и Ош.
- В Республике Таджикистан : Душанбе-2, Курган-Тюбе.
- В Республике Узбекистан: Чукурсай, Сергели, Ташкент-товарный, Бухара, Навои, Андижан, Коканд и Термез. Существуют еще около 27 основных грузообрабатывающих терминалов, главным образом, железнодорожные, не имеющие отношение к автомобильному или мультимодальному транспорту. «ОК алтын» - частный терминал, находящийся в 20 км от Ташкента, управляется компанией «Kühne Nagel», сосредоточенный, в основном, на обработке хлопка, но также в некоторой степени и на иных типах грузов, перевозимых в контейнерах. Вторым частным терминалом является «Музимпекс», предназначенный для скоропортящейся продукции.

## ЧАСТНЫЙ ЛОГИСТИЧЕСКИЙ ЦЕНТР В АЛМАТЫ

Новый индустриально - логистический терминал «Даму»



Транспортно - логистический центр «АСТАНА КОНТРАКТ» в Алматы



## ФУНКЦИИ, ОСУЩЕСТВЛЯЕМЫЕ В СУЩЕСТВУЮЩИХ ГРУЗОВЫХ ЦЕНТРАХ ЦА

В нижеследующей таблице суммарно представлены функции, выполняемые каждым из типов существующих мощностей. Степень, или качество, выполняемости не подлежало оценке.

NAME OF FREIGHT CENTER	Inland Container Depot ICD and Container Freight Station CFS	Import Processing Zone containers	Industrial Park	Export Processing Zone	Special Economic Zone	Logistics and other Value Added Services	Cargo consolidation	goods distribution	customs clearance and inspections, tax payment,	storage	intermodal connections;
Tashkent Tovarniy Rail	Y							Y	Y	Y	Y
Tashkent Chukursay Rail	Y							Y	Y	Y	Y
Tashkent Sergely Rail	Y							Y	Y	Y	Y
Bukhara cotton terminal	Y			Y		Y	Y	Y	Y	Y	Y
Bukhara rail container and gen. cargo terminal	Y							Y	Y		Y
BKTrans Road terminal	Y						Y	Y	Y		NO
Almaty rail - 1	Y						Y	Y	Y	Y	Y
DAMU in Almaty LC multimodal	Y	Y				Y	Y	Y	Y	Y	Y
DOSTYK	Y										Y
"Astana Contract" in Almaty, LC multimodal	Y	Y				Y	Y	Y	Y	Y	Y
CHORGOS road terminal (border crossing)											NO
(DAMU in Astana)	(Y)	(Y)				(Y)	(Y)	(Y)	(Y)	(Y)	(Y)
Astana rail terminal	Y							Y	Y	Y	Y
AKTAU port container terminal					Y						Y
Bishkek Alamedin-1 Rail terminal	Y						Y	Y	Y	Y	Y
Dushanbe – 2 rail terminal	Y						Y	Y	Y	Y	Y
Dushanbe road terminal of ABBAT								Y	Y	Y	NO
FEZ Bishkek			Y	Y						Y	NO

Y=YES

Note: CONTAINER YARD is a part of an ICD or CFS which include container handling facilities

## ПЛАНИРУЕМЫЕ ГРУЗОВЫЕ ЦЕНТРЫ В РЕСПУБЛИКАХ ЦА

ПЛАНИРОВАНИЕ НОВОГО ЛЦ В СЕРГЕЛИЙСКОМ РАЙОНЕ ТАШКЕНТА,  
ОСУЩЕСТВЛЯЕМОЕ КОМПАНИЕЙ «УЗВНЕШТРАНС»



## ЛУЧШИЕ МЕЖДУНАРОДНЫЕ ПРАКТИКИ В СФЕРЕ РАЗВИТИЯ ЛЦ-ров (1/4)

### Опыт стран Европы и США:

- Доход, получаемый с бизнеса логистических центров в Европе, составляет 8% Валового национального продукта (€ 800 миллиардов).
- В логистическом бизнесе ЕС задействованы более, чем 6,5 миллионов человек .
- Австрия – пример того, как внутриконтинентальная страна может выступать в качестве хаба для международной логистики.
- Франция имеет привилегированное географическое положение и длительный опыт в сфере логистических услуг.
- «Логистика» обеспечила занятость более, чем 887 000 человек во Франции.
- Французские компании отчисляют от 8 до 12% доходов от продаж (€ 120 миллиардов) в логистику.
- Логистическая платформа - во Франции более не рассматривается как объект для исключительно складского хранения грузов.

Эксплуатируемые напрямую или посредством внешнего сервисного провайдера ( 3PL провайдер), складские помещения сегодня значат больше, чем просто пространство для хранения грузов. Приспособление товаров под потребности клиентов в крайний срок (известное как «поздняя дифференциация», укомплектовка и осуществление административных или таможенных процедур были добавлены к традиционному порядку в ранге подготовительных видов услуг. В будущем потребности электронной коммерции и дистрибьюторских мощностей могут привести к появлению меньших объектов, расположенных ближе к крупным городским центрам, что в результате ....к даже более высоким затратам по правам на собственность.

## ЛУЧШИЕ МЕЖДУНАРОДНЫЕ ПРАКТИКИ (2/4)

### ЛЦ (Грузовые городки) в Германии

- 32 грузовых городка в эксплуатации
- 4 грузовых городка в планах
- 1.300 предприятий на территории грузовых городков, где заняты 4500 служащих
- Средняя общая площадь 150 га
- Средний показатель утилизации - 50%

### Греция

- Новый логистический центр, единственный в своем роде в Греции, должен быть сооружен в Триассионе (Афины, Греция) на концессионной основе (с участием частного капитала).
- Общая площадь - 588.000 кв.м. (200.000 кв.м. складские помещения, 14.115 кв.м. административных офисов, 1.110 кв.м. рестораны и кафе, 2800 кв.м. гостиницы, 1.200 кв.м. магазины, объекты сервисного обслуживания и 1.875 кв.м. – иные объекты).
- Расположен близ порта Пирей и международного аэропорта Афин, обслуживающий железной дорогой и автомагистралью.

## ЛУЧШИЕ МЕЖДУНАРОДНЫЕ ПРАКТИКИ (3/4)

### частное финансирование: «PROLOGIS»

- «PROLOGIS» - многонациональная компания, одна из крупнейших из числа дистрибьюторских и логистических рынков мира. Компания работает на 118 рынках на всей территории Северной Америки, Азии и Европы, 46 000 000 кв.м. находится во владении, управлении или на стадии строительства. База ее клиентов включает в себя промышленников, оптовых торговцев, дистрибьюторов, транспортные компании, 3PL-провайдеры логистических услуг и другие компании, нуждающиеся в широкомасштабных дистрибьюторских услугах. «PROLOGIS» вошла на европейский рынок в 1997г., а основана в 1993г.
- 21 апреля 2008г. «PROLOGIS» объявила о масштабной деятельности на территории крупнейших дистрибьюторских парков, находящихся на стадии строительства в Китае (объекты внутренней расположенности).  
На территории парка «ProLogis Park Jiangning in Nanjing», в столице Китайской провинции Чيانьжоу, ProLogis располагает 234 000 кв.футами площадей в 100% арендном управлении в дистрибьюторском центре «Anji-TNT Logistics» - являющимся лидирующим провайдером логистических услуг по автомобильным частям.



## ЛУЧШИЕ МЕЖДУНАРОДНЫЕ ПРАКТИКИ (4/4) природоохранное управление: PROLOGIS

### Природоохранные мощности «ProLogis»

Аспект жизнеспособности долгое время был центральным в процессе ведения бизнеса в «ProLogis». Реализация развитого участка, обладающего природоохранными свойствами при осуществлении дистрибьюторской функции – основная цель.

### Используемые технологии:

- Вторично переработанные строительные материалы из местного источника
- Энергосберегательное освещение
- Кровля с высоко отражающим эффектом
- Строительство воздухонепроницаемого здания
- Энергия солнца и ветра
- Низковостребованные системы водоснабжения
- Особый ландшафтный дизайн, способствующий минимизации уровня потребления воды и сокращению радиоактивных выбросов

## ЗАКЛЮЧЕНИЯ ПО ЛУЧШИМ ПРАКТИКАМ

Существует множество международных разработчиков по части финансирования, строительства и эксплуатации ЛЦ-ров в развитых или развивающихся странах. Правительствам стран ЦА следует целенаправленно привлекать подобных разработчиков из соображений передачи им рисков, относящихся к проектированию и эксплуатации ЛЦ (либо разделения рисков), так как данные затраты довольно высоки.

С точки зрения строительства ЛЦ-ров, существует большое количество преимущественных результатов для экономик стран. Высокий уровень занятости населения в ЛЦ-рах – сильный акцент для развития. Мультиmodalный транспорт и железные дороги играют решающую роль в оперативной деятельности ЛЦ-ров.

Даже внутриконтинентальные страны Европы, такие как Австрия и Венгрия, выполняют роль хабов для международной логистики и предоставляют услуги транспортного транзита. Предпосылкой этому служит современная и эффективно поддерживаемая транспортная инфраструктура, качественные коммуникации логистики и связь на хорошем уровне, высокая продуктивность, ноу-хау и систематичность оказываемых транспортных услуг.

Тенденция развития ЛЦ-ров следует в согласовании по принципу охраны окружающей среды, где используются внутренние энергетические мощности и технологии энергосбережения (солнечные панели), а также устройства повторной переработки на объектах. Большое число ЛЦ-ров строятся вокруг крупных городов Европы и означает то, что при условии доказанной жизнеспособности и осуществимости (что тщательно и заблаговременно проверяется со стороны разработчиков), создается база для развития дополнительного ЛЦ-ра на периферии больших городов ЦА (так как в случае с Алматы, где развиваются уже 2 логистических центра, это будет доказано, при условии, конечно, что данные ЛЦ-ры будут работать на полную мощность и до момента начала их строительства будет должным образом выполнено ТЭО). В Европе ЛЦ-ры развиваются в целях разгрузки больших городов и защиты окружающей среды.

## ЭТАЛОНЫ

В Европейском Союзе существует внушительное количество вариантов среднемасштабных сухих портов (обычно, с пропускной способностью от 40 000 до 1.9 миллион TEU в год), площадью обычно 30-200 га, количеством компаний - от 25 до 100 и общим показателем занятости населения примерно от 7000 до 37 000 человек. Даже самые маленькие страны в Европейском Союзе имеют тенденцию к созданию по меньшей мере одного сухого порта. Правила, согласно которым осуществляется управление общего рынка, делают эксплуатационный процесс сухого порта относительно прямолинейным, означая обслуживание в основном зоны, пересекающие национальные границы. Тем самым предоставляются альтернативы выбора оптимального расположения объектов, избегая необходимость рассмотрения вопроса о рисках международного доступа.

Секретариат ЭСКАТО оценивает один сухой порт к соотношению на миллион TEU контейнеров, обрабатываемых в морских портах страны (не отражая внутриконтинентальные страны ЦА, где существующие мощности недоиспользуются или требуют модернизации). В дополнение, Индия располагает одним сухим портом на 140000 TEU по обработке контейнеров в порту. Данный прогноз не подходит для Европы, США (один сухой порт для каждого крупного города с пропускной способностью, превышающей 2,5 миллиарда долларов США). Там, где ВВП и плотность населения в США находятся на высоком уровне, сухие порты имеют тенденцию быть крупнее и обычно занимают до 10 000 кв.км.

## ТРЕБОВАНИЯ ДЛЯ УСПЕШНОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ СУХИХ ПОРТОВ И ТРЕБОВАНИЯ ПО ИХ ОЦЕНКЕ, СОГЛАСНО ЭСКАТО

- Сотрудничество Правительства с частным сектором (ЧГП).
- Приемлемая политическая обстановка (сокращенные транспортные издержки, преимущества для экологии, модальное переключение на железнодорожные, транспортные сети; коммуникации, региональные стратегии, среда, привлекательная для развития торговли и капиталовложений, стоимость рабочей силы, капитал и землевладение).
- Секретариат ЭСКАТО предполагает, что к 2015г. может возникнуть потребность в 130 сухих портах в Китае, 69 в Индии, 10 в **Казахстане**, 12 в Республике Корея, 4 в Шри-Ланке, 3 в Таиланде, 2 в Бангладеш, и , возможно, по 1 в **остальных странах** (примечание: эти данные могут быть недостаточно проанализированы, особенно по отношению к Узбекистану, а также и к Кыргызстану и Таджикистану).

## ОЦЕНКА СИЛЬНЫХ, СЛАБЫХ СТОРОН, ВОЗМОЖНОСТЕЙ И УГРОЗ (SWOT-анализ(1/4))

- В данной оценке рассматриваются слабые, сильные стороны, возможности и угрозы для развития ЛЦ-ров.
- Казахстан и Узбекистан обладают в большей степени сильными сторонами, нежели слабыми, в то же время это не имеет отношение к двум другим стран с точки зрения умаления имеющегося там потенциала для развития ЛЦ-ров.
- Если рассматриваются особые случаи, как это было проделано на примере 3 объектов (Товарный, Актау, Атырау), можно увидеть, что первый имеет множество слабых сторон, но и в то же время возможностей, тогда как относительно Атырау можно сделать заключение о том, что он имеет больший потенциал, чем Актау, благодаря своему расположению в восточной части Казахстана, что позволяет рассматривать его в качестве приоритета для проектирования ЛЦ-ра.

## SWOT-анализ (2/4)

### Сильные стороны

Казахстан	Узбекистан	Кыргызстан	Таджикистан
<ul style="list-style-type: none"> <li>• большая занимаемая площадь страны, большое количество материальных ресурсов</li> <li>• богата нефтью и газом</li> <li>• высокий показатель ВВП, финансовые возможности</li> <li>• порты Каспийского моря</li> <li>• границы с Китаем</li> <li>• развитая железнодорожная сеть</li> <li>• политическая стабильность</li> <li>• специальный указ (программа) по созданию ЛЦ-ров</li> <li>• частный ЛЦ в Алматы (ДАМУ)</li> <li>• экономически либеральное и сильное законодательство для сферы ЧПП</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• развитая железнодорожная сеть</li> <li>• географическое расположение (Великий шелковый путь)</li> <li>• политическая стабильность</li> <li>• высокий уровень производства и обеспечения природными ресурсами</li> <li>• множество (27) ж-д терминалов – контейнерных дворов,</li> <li>• Качественная ж-д сеть – ограниченный речной транспорт</li> <li>• Дешевая рабочая сила, густонаселенность, хороший уровень образования</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• границы с Китаем</li> <li>• Либер-ванная экономика</li> <li>• привлекательный горный рельеф страны, отсутствие интенсивного движения, препятствующего развитию туризма</li> <li>• наличие текстильной промышленности, золотозапасов, сельхозпродукции, продукции оборонного назначения</li> <li>• законодательная основа для Свободных экономических зон, которая работает на деле</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• граница с Китаем</li> <li>• низкие затраты по оплате труда</li> </ul>

## Слабые стороны

## SWOT-анализ (3/4)

Казахстан	Узбекистан	Кыргызстан	Таджикистан
<ul style="list-style-type: none"> <li>• большая занимаемая площадь, низкая плотность населения</li> <li>• ВНУТРИКОНТИНЕНТАЛЬНОЕ РАСПОЛОЖЕНИЕ</li> <li>• в Достыке требуется быстрая перестройка, единственное ж/дорожное соединение с Китаем</li> <li>• устаревшие железнодорожные терминалы, оборудование требуют обновления</li> <li>• большие проблемы с дорожным движением в городах (Алматы, Астана – представляют помеху необходимой работе для бизнесменов – существует потребность в проектах по управлению дорожным движением и строительству автодорожной инфраструктуры)</li> <li>• задержки при пересечении границ вследствие отсутствия унифицированно-го контроля с граничащей страной и преобладанием формальностей</li> <li>• бюрократия</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• дважды закрыт по выходу к морю</li> <li>• невысокая финансовая способность</li> <li>• нет аналитической национальной стратегии для создания в стране ЛЦ-ров</li> <li>• устаревший ж-д парк</li> <li>• нет четко сформулированной стратегии для проектов по формуле ЧГП</li> <li>• высокие налоги в сфере торговли</li> <li>• долгое ожидание в очереди при пересечении границ, нет унифицированных контрольных мер, бюрократические препоны</li> <li>• в целом, на железнодорожных терминалах нет складских помещений, а мощности по обработке контейнеров ограничены</li> <li>• международные автомобильные перевозки не на высоком уровне</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• внутриконтинентальное положение</li> <li>• низкий уровень ВВП, низкая финансовая способность, слабая экономика</li> <li>• экономика</li> <li>• внутриконтинентальное положение</li> <li>• низкий уровень ВВП, низкая финансовая способность, слабая экономика</li> <li>• недостаточно успешный опыт СЭЗ</li> <li>• понятие «логистика» - почти неизвестный термин</li> <li>• отсутствие логистических центров или зрелого планирования</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• труднодоступный горный рельеф</li> <li>• низкий показатель ВВП, ограниченная финансовая способность</li> <li>• недостаточно развитая ж/д сеть</li> <li>• недостаток базовой инфраструктуры и надежных источников электроснабжения (нехватка энергоресурсов)</li> <li>• нет правовой базы для ЛЦ-ров</li> </ul>

## SWOT-анализ (4/4)

### Возможности

Казахстан	Узбекистан	Кыргызстан	Таджикистан
<ul style="list-style-type: none"> <li>• новые строящиеся ж/д соединения к иранским портам</li> <li>• растущие прибыли Казахстана будут способствовать увеличению спроса на грузораспределительные центры</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• новые инвестиции, ЧГП, международные донорские организации</li> <li>• правоусиление и большая либерализация рынка (сокращение налогов)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Новая ж-д ветвь Китай – Ош</li> <li>• Частные инициативы</li> <li>• Донорское финансирование инфраструктуры</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• потенциал транзитной страны для Китая</li> <li>• Донорское финансирование инфраструктуры</li> </ul>

### Угрозы

Казахстан	Узбекистан	Кыргызстан	Таджикистан
<ul style="list-style-type: none"> <li>• бюрократические процедуры</li> <li>• риск сверхпроектирования (Астана), и вследствие излишние затраты</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• политическая нестабильность в соседних странах</li> <li>• медленный темп демонополизации</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• политические диспуты, нестабильность</li> <li>• безработица вместо роста рабочих мест</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• отсутствие иностранных инвесторов</li> <li>• нет достаточных грузопотоков для доказательства целесообразности создания ЛЦ-ров</li> <li>• политическая нестабильность в регионе (общие границы с Афганистаном)</li> </ul>



## ПОТЕНЦИАЛ ДЛЯ УСОВЕРШЕНСТВОВАНИЯ СУЩЕСТВУЮЩИХ ТЕРМИНАЛОВ (1/2)

NAME OF FREIGHT CENTER	Availability and suitability of land	Existence of O/D data	Existence of Traffic, environmental impact EIA studies for the site	Availability of funds	Consensus on location Gov, operators, investors	In case of LC's on borders consensus with neighboring countries	Existence of large scale consumption or production	Major transit corridor and /or border crossing	Major railway or multimodal node, motorways junction	Availability of Utility networks	Availability of labour force	Existence of Preliminary Financial feasibility and viability studies	Tax advantages
Tashkent Tovarniy Rail	L	NO	NO	L	NO		YES	YES	YES	YES	YES	NO	NO
Tashkent Chukursay Rail	Another 28 hectares available (at least)	NO	NO	M	NO		YES	YES	YES	YES	YES	NO	NO
Tashkent Sergely Rail	M	NO	NO	H	YES		YES	YES	YES	YES	YES	NO	NO
Bukhara cotton terminal	L	NO	NO	H	NO		YES	YES	YES	YES	YES	YES	NO
Bukhara rail container and gen. cargo terminal	L	NO	NO	L	NO		YES	YES	NO	YES	YES	NO	NO
Navoi rail terminal	M	NO	NO	H	NO		YES	YES	YES	YES	YES	YES	NO
BKTrans Road terminal	M	NO	NO	M	Not		YES	YES	YES	YES	YES	NO	NO
Almaty rail - 1	L	NO	NO	L	NO		YES	YES	YES	YES	YES	NO	NO
DAMU in Almaty LC multimodal	H	NO	NO	H	YES		YES	YES	YES	YES	YES	YES	NO
DOSTYK	H	NO	NO	H	YES	YES				YES	YES	YES	NO
"Astana Contract" in Almaty, LC multimodal	H	NO	NO	H	YES		YES	YES	YES	YES	YES	YES	NO
CHORGOS road terminal (border crossing)	H	NO	NO	H	YES	YES		YES	YES	YES	YES	YES	NO
DAMU in Astana	H	NO	NO	H	YES		YES	YES	YES	YES	YES	YES	NO
Astana rail terminal	M	NO	NO	L	NO		YES	YES	YES	YES	YES	NO	NO
AKTAU port container terminal	M	NO	NO	M	NO		NO	NO	NO	YES	YES	YES	YES
Biskhek Alamedin-1 Rail terminal	L	NO	NO	L	NO		YES	YES	YES	YES	YES	NO	NO
Dushanbe – 2 rail terminal	L	NO	NO	L	NO		YES	YES	YES	YES	YES	NO	NO
FEZ Bishkek		NO	NO	M	NO		YES	NO	NO	YES	YES	NO	NO

## ПОТЕНЦИАЛ ДЛЯ УСОВЕРШЕНСТВОВАНИЯ СУЩЕСТВУЮЩИХ ТЕРМИНАЛОВ (2/2)

- Из таблицы выше, можно сделать заключение, что многое можно сделать с точки зрения создания сети ЛЦ-ров в ЦА, особенно в других странах ЦА, кроме Казахстана, где уже существуют (эксплуатируются или строятся) ЛЦ-ры.
- Но также во всех ЦА странах существует потребность в усовершенствовании железнодорожных терминалов.
- Существует, хотя и не очень большой, спрос во всех случаях, но также здесь может быть и скрытый спрос, который проявит себя в условиях уже существующих сетей ЛЦ-ров, при условии сохранения тенденции роста, наблюдаемого в течение последних лет.
- Таким образом, необходимо уложить планируемые мероприятия по развитию по срокам и категоризировать предполагаемые ЛЦ-ры по их масштабу, в зависимости от различных критериев.
- Касательно существующих крупных железнодорожных терминалов, некоторые из них могут быть усовершенствованы до уровня ЛЦ, так как имеется достаточная площадь земли, либо их расположенность адекватна требованиям, предъявляемым к ЛЦ-рам.
- Первоначально, несомненно, необходимо осуществить ряд исследований (ТЭО, жизнеспособность, ген.план, техническое проектирование).

## ЗАКЛЮЧЕНИЯ ПО ТРЕБОВАНИЯМ, СРОКАМ, ПРИОРИТЕТАМ (1/3)

- ЛЦ-ры более не являются неизвестным компонентом секторального развития в странах Центральной Азии. В Казахстане уже существует ЛЦ, функционирующий в полную мощность («Астана контракт» в северном пригороде Алматы), и другой, находящийся в стадии строительства и частичной эксплуатации («ДАМУ Алматы»), также расположен севернее от центра г.Алматы.
- Казахстан - страна, которая наиболее преуспела по сравнению с другими странами ЦА, в вопросах развития логистики. Но все же здесь не существует ни четкой стратегии, или специальной правовой базы по аспектам грузового экспедирования и логистики, ни ясных предписаний, как, где и кто может осуществлять проектирование ЛЦ-ров.
- ДАМУ (частный источник финансирования) начинает строительство второго ЛЦ близ центра города Астана с нуля. Компания движется вперед очень быстро, несмотря на административные трудности и большое количество требуемых разрешений. Также она почти готова начать строительство третьего ЛЦ на площади 250 га в г.Актобе (Актюбинск), и планирует еще один в Достыке.
- Понятие «Логистика и лог.центры» еще не особо хорошо понимаемо. Существует недостаток экспертных ресурсов, таким образом, требуется повышение уровня квалификации на базе соответствующих учебных курсов, предоставляемых в учебном центре АНЕК, или университетов. В дополнение, ЛЦ-ры, перечисленные выше, не предлагают полный спектр услуг, как это наблюдается в комплексных ЛЦ-рах, а лишь услуги складирования/хранения грузов и грузовых дворов.

## ЗАКЛЮЧЕНИЯ ПО ТРЕБОВАНИЯМ, СРОКАМ, ПРИОРИТЕТАМ (2/3)

- Узбекистан также находится в завершающей стадии проектирования своего ЛЦ-ра в г.Ташкенте близ железнодорожной станции Сергели. Проектные разработки выполнены компанией «УЗВНЕШТРАНС», которая хоть и является государственной, все же приветствует привлечение частного капитала в развитие и эксплуатацию объекта, хотя положения по долевого участию еще не сформулированы.

Помимо этого, данный вид услуг в Узбекистане очень хорошо организован на терминале по консолидации хлопка в г.Бухара, который вобрал в себя достаточно большое количество функций ЛЦ-ра, но сконцентрирован на одном виде продукции. Наряду с ними, существуют два небольших ЛЦ-ра (KN IBRAKOM (консолидация хлопка) и Музимпекс (скоропортящиеся товары) близ Ташкента.

- Республика Таджикистан и Кыргызская Республика находятся на порядок ниже в развитии данной сферы, но повсеместно признается ее острая потребность, обсуждаются стратегические идеи; по части финансирования – наблюдается нехватка капитала и, вследствие этого, в целях решения данной задачи предстоит преодолеть большое количество этапов формирования соответствующего потенциала. В этих двух странах розничная торговля осуществляется через колхозные рынки, где товары привозятся сразу в контейнерах (например, обувь, импортируемая из Китая и Турции) и продаются внутри же контейнера.
- Обобщенно в странах региона можно идентифицировать следующее:
  - существуют разные уровни демонополизации и либерализации экономики;
  - наблюдаются разные уровни оценки преимуществ ЛЦ-ров со стороны соответствующих правительственных органов;
  - существует недостаток сформулированных стратегий и правовых основ в сферах грузового экспедирования и логистики.

## ЗАКЛЮЧЕНИЯ ПО ТРЕБОВАНИЯМ, СРОКАМ, ПРИОРИТЕТАМ (3/3)

- Мультимодальная логистическая сеть не может существовать без железнодорожных терминалов, организованных надлежащим образом.
- Железные дороги считались очень сильным компонентом в системе бывшего Советского Союза и, как оставшееся от него наследие, существует довольно развитая ж/д инфраструктура, особенно в Узбекистане и Казахстане, ролевая функциональность которых должна поддерживаться, и не игнорироваться за счет автодорожного транспорта .
- Железнодорожные терминалы требуют общего восстановления и обеспечения более качественными автодорожными соединениями. На некоторых терминалах необходимо спроектировать парковочные и маневровые площадки для грузового транспорта, а также складские помещения.
- Некоторые терминалы функционируют в напряженном графике, такие как Чукурсай (Узбекистан) и Алматы-1 (Казахстан), а другие (большинство) - находятся на низком уровне востребованности, такие как Бишкек и Ташкент-товарный.
- Казахстан может рассматриваться как эталон в вопросах развития логистики, но все же в формате всех четырех стран требуется осуществление соответствующего профильного обучения и повышение уровня квалификации.

## ПРЕДПОЛАГАЕМЫЕ МЕСТОРАСПОЛОЖЕНИЯ

Ниже следуют некоторые предположения по локализации основных логистических центров, хотя данный вопрос требует комплексного изучения с точки зрения их целесообразности, как обязательное условие.

- **В Казахстане** рассмотрение вопроса о создании логистических центров на базе нижеперечисленных объектов выглядит резонно:
  - Астана – более двух (ДАМУ, Астана-Контракт уже функционируют), Алматы (2 уже существуют, т.е. ДАМУ и Астана-контракт и 2 в прогнозах, которые необходимо подтвердить путем проведения тщательного рыночного анализа в порядке исключения риска сверхзатратного и невостребованного оснащения),
  - Актау – будет представлен План развития нового города. Статус основного приоритета следует отдать станции Достык и Хоргос вследствие существующего там прессинга с транзитными грузопотоками из Китая, другие индустриально развитые регионы Казахстана, такие как Шымкент, Актобе (самый ближайший к Центральной Европе город по доступу наземными транспортными коридорами).
- **В Узбекистане** имеет смысл рассматривать вопрос о создании логистических центров на базе нижеследующих станций: Чукурсай, Ташкент (по причине его близрасположенности к пограничному Келесу); Сергели (Ташкент) – уже находится в завершающей стадии своего проектирования, осуществляемого компанией «УЗВНЕШТРАНС», Бухара или Навои (по причине своей близрасположенности к границам со стороны Каракалпакии и Ходжидавлета), Андижан (мультимодальное транспортное движение на маршруте Андижан-Ош-Иркештам), или Коканд для Ферганской долины; Термез (трансафганский коридор). Нукус, как выявлено, представляет меньший приоритет; третий - в районе Ташкента, вследствие его густонаселенности и большой занимаемой площади, считающегося пунктом пересечения транспортных коридоров
- **В Кыргызской Республике:** Бишкек, Ош, Иссык-куль (Балыкчи)
- **В Таджикистане:** Душанбе (возможно усовершенствование железнодорожного терминала), и/или приграничный Турсунзаде, находящийся примерно в 80 км от столицы Душанбе, исследуется также возможность осуществимости относительно одного или более объектов, таких как Худжанд, Курган-Тюбе, Хорог, Нижний Пяндж.

## Оценка касательно сроков, приоритетов

LC Site	Under devel. or operation	To be developed		
		2008-2012	2013-2017	Later
Almaty	(2 are under construction already)	*	* 3 <sup>rd</sup>	
Astana	One under construction	*		
Shymkent			*	
Aktau			*	
Atyrau		*		
Dostyk		*		
Chorgos		*		
Bishkek		*		
Osh			*	
Dushanbe		*		
Turshujade			*	
Taskhent		* 1 <sup>st</sup>	* 2 <sup>nd</sup>	
Bukhara / Navoi			*	
Termez		*		
Fergana			*	
Nukus				*

## ПОСЛЕДУЮЩИЕ ЭТАПЫ РАБОТЫ

- Установление взаимосвязи между Национальными стратегиями и инвестиционными проектами (ЧГП или частное финансирование)
- Необходимость осуществления обзорных исследований по «пунктам отправки-до пунктов назначения», создания транспортной обсерватории
- Необходимость выполнения ТЭО по грузовым центрам
- Необходимость проведения тренинговых семинаров по темам: международные автомобильные грузовые перевозки, мультимодальный транспорт, организация транспортного обеспечения логистики
- Необходимость установления взаимосотрудничества между странами ЦА.



## МЕТОДОЛОГИЯ ПО ОСУЩЕСТВЛЕНИЮ ТЭО ДЛЯ ЦЕНТРОВ ГРУЗООБРАБОТКИ (1/2)

Необходимо представить методологию в целях осуществления оценки степени выполнимости и предпосылок для развития грузовых центров логистики, включая нижеследующие этапы:

- Оценка всего грузового трафика с уровнем воздействия логистического центра, особенно грузового, который может быть вовлечен посредством обработки в ЛЦ в число горизонтальных временных показателей, и представлен в виде исследования, вопросника, прогноза аналогичных обзоров и иных данных.
- Услуги, которые должны быть предоставлены
- Измерение: перевод грузового трафика в необходимое территориальное пространство в целях установления сервисных услуг, но только принимая во внимание международный опыт и приемлемые транспортные коэффициенты.
- Оценка мест расположения, соответствующих уровню спроса, с точки зрения имеющейся территории, необходимой для эксплуатации центра грузопереработки.
- Анализ сильных, слабых сторон, возможностей и угроз (SWOT Анализ) по альтернативным объектам расположения.
- Окончательная оценка мест расположения центров грузопереработки.
- Анализ влияния на окружающую среду (EIA)
- Финансовые инструменты
- Процентные ставки и иные расчеты
- Смета затрат на строительные работы, эксплуатационные расходы, содержание
- Финансовая осуществимость (IRR, чистая приведенная стоимость, движение ликвидности), экономические и финансовые оценки инвестиций по всем сценариям перемещения грузов (базовый, оптимистический, пессимистический сценарии).

## МЕТОДОЛОГИЯ ПО ОСУЩЕСТВЛЕНИЮ ТЭО ДЛЯ ЦЕНТРОВ ГРУЗООБРАБОТКИ (2/2)

В заключение, исходные данные, требуемые для осуществления ТЭО, выглядят нижеследующим образом:

- Прогнозы спроса
- Расчет затрат по строительству инфраструктуры в центрах грузообработки
- Расчет затрат по эксплуатации
- Издержки, прибыль

Вышеперечисленные данные скомбинированы со стандартами требуемых площадей, зданий и сооружений по видам сервисных услуг, при условии, что они могут представить необходимые расчетные показатели по IRR, чистой приведенной стоимости, движению ликвидности.

## ФОТО СУЩЕСТВУЮЩИХ ГРУЗОВЫХ ЦЕНТРОВ (1/3)

ЧУКУРСАЙ, ТАШКЕНТ



ТОВАРНЫЙ, ТАШКЕНТ



СЕРГЕЛИ, ТАШКЕНТ



БУХАРА, ХЛОПКОВЫЙ ТЕРМИНАЛ



## ФОТО СУЩЕСТВУЮЩИХ ГРУЗОВЫХ ЦЕНТРОВ (2/3)

БУХАРА, ХЛОПКОВЫЙ ТЕРМИНАЛ



Ж-Д ТЕРМИНАЛ, АСТАНА



Ж-Д ТЕРМИНАЛ, АСТАНА



ДАМУ, АЛМАТЫ



## ФОТО СУЩЕСТВУЮЩИХ ГРУЗОВЫХ ЦЕНТРОВ (3/3)

“АСТАНА КОНТРАКТ”, АЛМАТЫ



БИШКЕК, АЛАМЕДИН-1



Ж-Д ТЕРМИНАЛ В ДУШАНБЕ



**СПАСИБО!!!**



## **РАЗРАБОТКА СКООРДИНИРОВАННЫХ НАЦИОНАЛЬНЫХ ТРАНСПОРТНЫХ СТРАТЕГИЙ**

**РЕСПУБЛИКА КАЗАХСТАН, КЫРГЫЗСКАЯ РЕСПУБЛИКА,  
РЕСПУБЛИКА ТАДЖИКИСТАН, РЕСПУБЛИКА ТУРКМЕНИСТАН,  
РЕСПУБЛИКА УЗБЕКИСТАН**

**Краткий отчёт  
по вопросам развития государственно-частного  
партнерства в странах Центральной Азии**



**НОМЕР КОНТРАКТА ПРОЕКТА: EUROPEAID/122076/C/SER/MULTI**

## Введение

Последние пятнадцать лет для большинства государств мира явились периодом борьбы за эффективность экономического развития и повышение уровня конкурентоспособности в условиях острого «дефицита инфраструктуры». В результате этого встал вопрос использования потенциала частного сектора и разработки новых механизмов взаимодействия между ним и государством. Государственно-частное партнерство (ГЧП) позволило соединить лучшее из «двух миров»: частный сектор и его ресурсы, управленческие навыки и технологии, а также государственный сектор с его регулирующей деятельностью, возможностью изменения условий деятельности рынка.

Для стран Центральной Азии, приступивших к реализации крупных инфраструктурных проектов сравнительно недавно, вопрос применения ГЧП является сегодня крайне актуальным. В связи с этим представляется необходимым определить текущую ситуацию в сфере ГЧП в странах Центральной Азии, какого рода проблемы необходимо преодолеть для его развития и как можно повысить эффективность ГЧП и достичь поставленных целей социального и экономического развития.

ГЧП основывается с целью обеспечить планирование, финансирование, реализацию и эксплуатацию объектов и предоставление услуг государственного сектора. Его ключевыми особенностями являются:

- а) долгосрочность обеспечения и предоставления услуг;
- б) передача всех или части рисков частному сектору;
- в) многообразие форм долгосрочных контрактов, заключаемых юридическими лицами с государственными и муниципальными структурами.

При реализации проектов, основанных на ГЧП, частный сектор использует свой капитал и управленческий потенциал в соответствии с установленными временными рамками и бюджетом, в то время как государственный сектор сохраняет ответственность за обеспечение населения этими услугами выгодным для него способом и оказывает позитивное воздействие на экономическое развитие и повышение качества жизни населения.

Несмотря на разнообразие типов ГЧП, выделяют две основные категории: институциональное ГЧП, которое охватывает все формы совместных предприятий между государственными и частными участниками, и контрактное ГЧП.

На рисунке 1 представлены основные модели ГЧП и характерная для них степень вовлеченности государственного и частного секторов и распределения рисков.



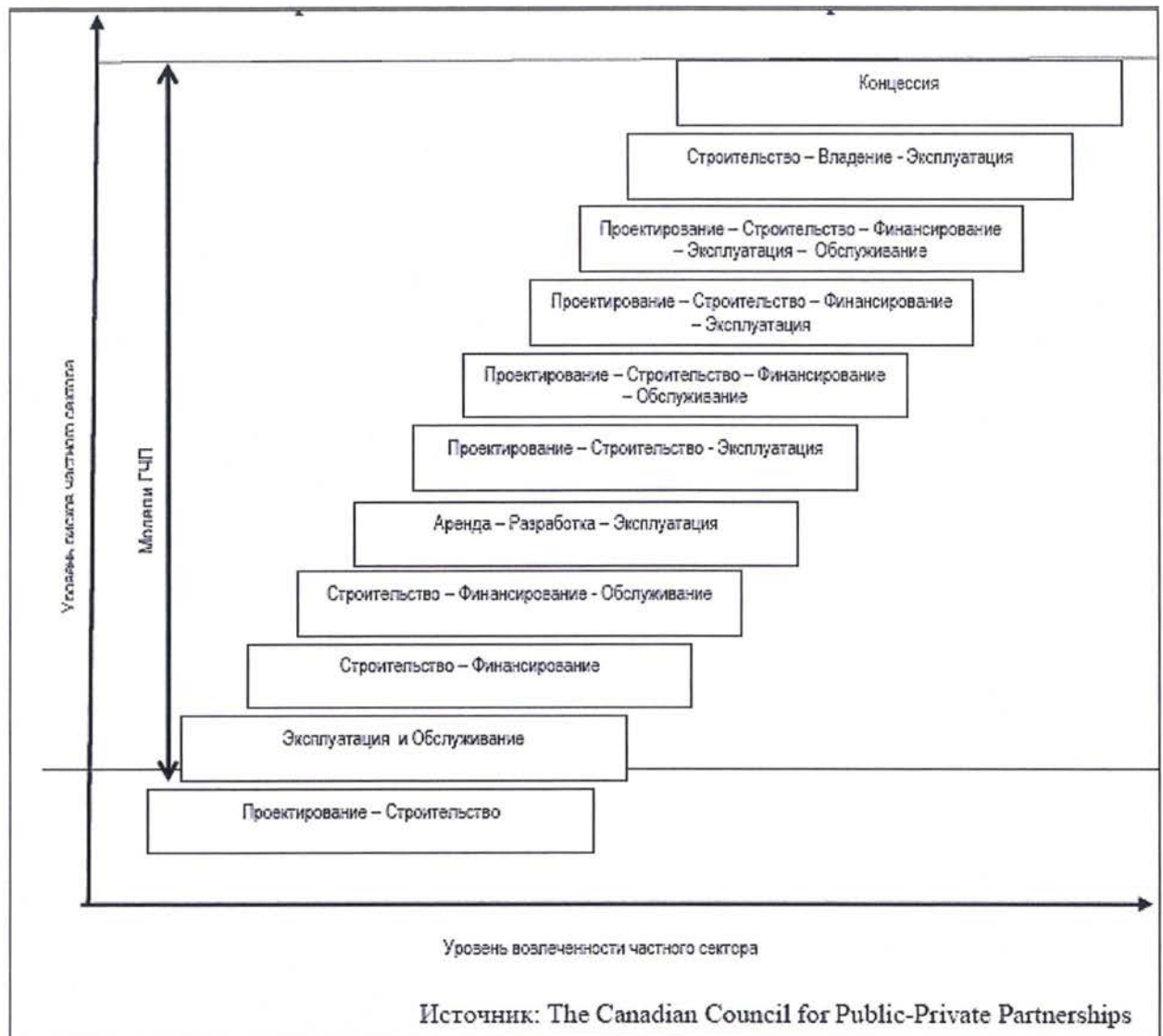


Рисунок 1 Основные модели ГЧП: распределение рисков и вовлеченность частного сектора

Благодаря наличию различных моделей ГЧП максимально расширен спектр возможностей реализации проектов и предоставления общественных услуг. Однако ГЧП не является приватизацией, поскольку ответственность за производство и предоставление общественных услуг и право собственности на объект сохраняется за государственным сектором.

Специалисты отмечают, что страны проходят определенные этапы, прежде чем программы ГЧП начинают работать в полную силу (Таблица 1). Большинство стран находится на первом этапе, когда количество реальных проектов еще мало. Только на третьем этапе, на котором находятся немногие страны, программы становятся значимыми. Здесь уже созданы необходимые институты, например, структуры управления ГЧП, рынки капитала, а также технологии и «ноу-хау» принятия решений, и могут реализовываться более сложные проекты и схемы финансирования.

Таблица 1 – Три этапа развития ГЧП

Первый этап	Второй этап	Третий этап
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Принятие политических решений</li> <li>- Проверка соответствия действующему законодательству</li> <li>- Формирование портфеля проектов</li> <li>- Разработка базовых концепций</li> <li>- Применение ранее накопленного опыта в других секторах</li> <li>- Начало формирования рынка</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Проведение реформы законодательства</li> <li>- Публикация стратегических и практических руководящих принципов</li> <li>- Создание специализированных структур, занимающихся проблемами ГЧП</li> <li>- Уточнение моделей ГЧП</li> <li>- Стимулирование развития рынка для ГЧП</li> <li>- Расширение портфеля проектов и охват других секторов</li> <li>- Привлечение новых источников финансирования</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Создание полной, комплексной системы</li> <li>- Устранение юридических барьеров</li> <li>- Уточнение и воспроизведение моделей ГЧП</li> <li>- Комплексное распределение рисков</li> <li>- Формирование гарантированного портфеля проектов</li> <li>- Обеспечение долгосрочного политического консенсуса</li> <li>- Использование всего арсенала источников финансирования</li> <li>- Создание инвестиционного рынка для объектов инфраструктуры, охватывающего пенсионные и частные паевые фонды</li> <li>- Использование опыта ГЧП хорошо подготовленными сотрудниками государственных и муниципальных учреждений</li> </ul>

*Источник: Практическое руководство по вопросам эффективного управления в сфере государственно-частного партнерства, ЕЭК ООН, 2008*

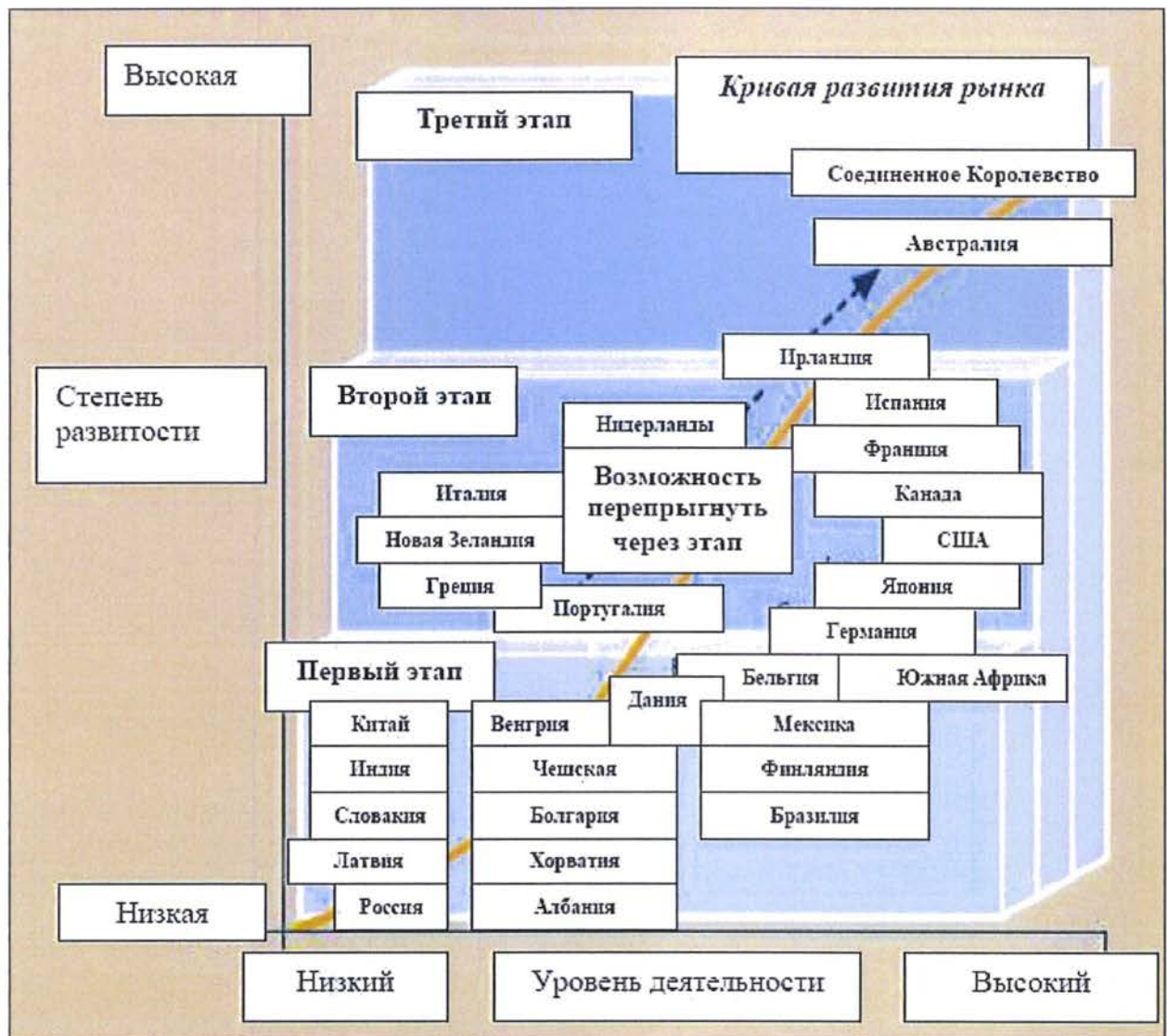


Рисунок 2 «Кривая зрелости» рынка ГЧП

Источник: Deloitte and Touche USA LLP

Одной из целей подготовки вышеприведенной диаграммы явилось стремление продемонстрировать, какое место занимают отдельные страны на «кривой зрелости» ГЧП и их успешность в преодолении существующих барьеров. Движение вверх по кривой не является автоматическим, а возможно только при условии соответствующего институционального развития и развития навыков и процедур принятия решений. Для успешного функционирования ГЧП необходим сильный государственный сектор, который способен адаптироваться к новой роли и осваивать новые компетенции. Передача права частному сектору предоставлять государственные услуги предполагает увеличение, а не уменьшение, как может показаться, ответственности государственных органов власти и органов местного самоуправления.

## ГЧП в странах Центральной Азии

Несмотря на то, что все страны ЦА находятся в самом начале пути формирования эффективной системы ГЧП, уровень ее развития неодинаков. Казахстан, пожалуй, являются лидерами в этом вопросе. Однако, несмотря на некоторые признаки, характерные для второго этапа развития ГЧП (проведение реформы законодательства, преимущественно концессионного, создание специализированных структур ГЧП), отсутствие четко сформулированных, ясных базовых концепций и накопленного опыта применения различных моделей ГЧП<sup>1</sup> говорит о том, что эта страна находится еще в начале пути.

Основные формы ГЧП, попытки внедрения которых предпринимаются сегодня в Казахстане – это концессия, модель «строительство-финансирование - ...» и региональные социально-предпринимательские корпорации.

Вторая модель ГЧП касается, прежде всего, реализации социально значимого, некоммерческого проекта «Строительство 100 школ и 100 больниц на основе государственно-частного партнерства», рисунок 3. На настоящий момент времени точные условия договоров на строительство объектов образования и здравоохранения не известны, в частности не ясно, будут ли данные объекты какое-то время эксплуатироваться частными партнерами, либо нет, каким образом будут возмещаться расходы частного сектора.

*Социально-предпринимательские корпорации* (СПК) рассматриваются Правительством республики как важнейший новый инструмент развития несырьевых секторов экономики государства с акцентом на региональное развитие<sup>2</sup>. Первым, пилотным, проектом СПК стала Национальная компания «Социально-предпринимательская корпорация «Сарыарка»<sup>3</sup>, созданная в форме акционерного общества со стопроцентным участием государства в его уставном капитале. Основным предметом деятельности НК «СПК «Сарыарка» было содействие экономическому развитию ряда областей республики путем: консолидации государственного и частного секторов, создания единого экономического рынка на основе кластерного подхода, формирования благоприятной экономической среды для привлечения инвестиций и инноваций, участия в разработке и реализации программ, направленных на социальное развитие регионов, а также разведку, добычу, переработку полезных ископаемых, в том числе и общераспространенных (за исключением газа, нефти, урана). Пилотный проект был оценен как успешный (см. Приложение 1). В настоящее время Социально-предпринимательская корпорация «Сарыарка» включает в себя 22 компании, работающих по следующим направлениям:

<sup>1</sup> Казахстан имеет опыт по реализации концессий и других современных форм ГЧП в области недропользования (соглашения о разделе продукции, лицензионные соглашения и пр.), однако особенности данной сферы не дают возможности широкого прямого (без адаптации) распространения имеющегося опыта на другие инфраструктурные проекты.

<sup>2</sup> См. Концепцию создания региональных социально-предпринимательских корпораций, утв. постановлением Правительства Республики Казахстан от 31 мая 2006 года № 483

<sup>3</sup> <http://www.spk-saryarka.kz/?dat=news5>

- производство альтернативных видов топлива;
- проектирование объектов промышленно-гражданского назначения и инженерных сетей;
- разработка, изготовление, наладка средств автоматизации;
- ремонт и монтаж лифтов;
- архитектурно-планировочные работы;
- проведение исследований по рациональному использованию недр;
- изготовление и розничная торговля лекарственными препаратами;
- хранение и реализация сельскохозяйственной продукции;
- добыча угля, железа, меди и других полезных ископаемых;
- строительство;
- переработка и утилизация твердо-бытовых отходов;
- транспорт и логистика.

На текущий момент в Казахстане созданы следующие СПК:

1. СПК «Сарыарқа» - охватывает Акмолинскую, Карагандинскую области и г. Астану, дислокация центра в г. Астане;
2. СПК «Оңтүстік» - охватывает Южно-Казахстанскую, Жамбылскую и Кызылординскую области, дислокация центра в г. Шымкенте;
3. СПК «Жетісу» - охватывает Алматинскую область и город Алматы, дислокация центра в г. Талдыкорган;
4. СПК «Тобол» - охватывает Северо-Казахстанскую и Костанайскую области, дислокация центра в г. Костанай;
5. СПК «Ертіс» - охватывает Восточно-Казахстанскую и Павлодарскую области, дислокация центра в г. Семипалатинск;
6. СПК «Батыс» - охватывает Западно-Казахстанскую и Актюбинскую области, дислокация центра в г. Актобе;
7. СПК «Каспий» - охватывает Атыраускую и Мангыстаускую области, дислокация центра в г. Актау.

Каждая СПК представляет собой региональный институт развития, управляющий переданными государственными активами в соответствующем регионе страны, и выполняет роль генератора проектов, привлекающий инвестиции на их реализацию. СПК инициируют создание и реализацию совместных проектов с участием собственного, иностранного и отечественного частного капитала.

Для достижения поставленных целей СПК передаются<sup>4</sup>:

<sup>4</sup> См. постановление Правительства Республики Казахстан от 29 декабря 2007 года № 1403

- финансовые средства для капитализации уставного капитала;
- земельные участки для реализации инвестиционных проектов;
- права недропользования;
- инфраструктурные объекты, инженерные коммуникации и сети, способные генерировать доходы за счет оплаты их использования;
- объекты движимого и недвижимого имущества, находящиеся в государственной собственности;
- акции акционерных обществ, доли участия в товариществах с ограниченной ответственностью и предприятия, находящиеся в государственной собственности.

Передача этих ресурсов рассматривается как принципиально важный момент организации деятельности СПК, так как позволяет корпорациям входить в бизнес-проекты активами (рисунок 4).

СПК представляет собой новую и достаточно специфичную форму бизнес-структуры, принципы взаимодействия которой с органами власти и субъектами частного предпринимательства, основные принципы принятия решений и иные вопросы предполагается урегулировать специальным законодательным актом и иными правовыми актами. В Приложении 2 представлен проект Закона РК «О социально-предпринимательских корпорациях», внесенный в настоящее время на рассмотрение Мажилиса Парламента Республики Казахстан

*Концессия* – это та модель ГЧП, которой в Казахстане уделяется основное внимание. Прежде всего, это выражается в создании специального концессионного законодательства. Первый Закон «О концессиях в Республике Казахстан» был принят 23 декабря 1991 года и был призван урегулировать организационные, экономические и правовые условия предоставления концессий на территории Республики Казахстан только иностранным инвесторам.

Согласно Закону о концессиях 1991 года под концессией понималась передача иностранному юридическому или физическому лицу - концессионеру – объекта концессии в аренду. Объектом концессии могли быть имущество, земля, природные ресурсы, при этом концессионер мог выкупить арендованное имущество (право выкупа не распространялось на землю и природные ресурсы). Первый закон о концессиях в Казахстане был признан утратившим силу уже в апреле 1993 года. Однако сами концессионные отношения в республике сохранились, некоторые нормы нашли свое отражение, как в общегражданском (Гражданский кодекс), так и в специальном законодательстве (например, Закон «О недрах и недропользовании»).

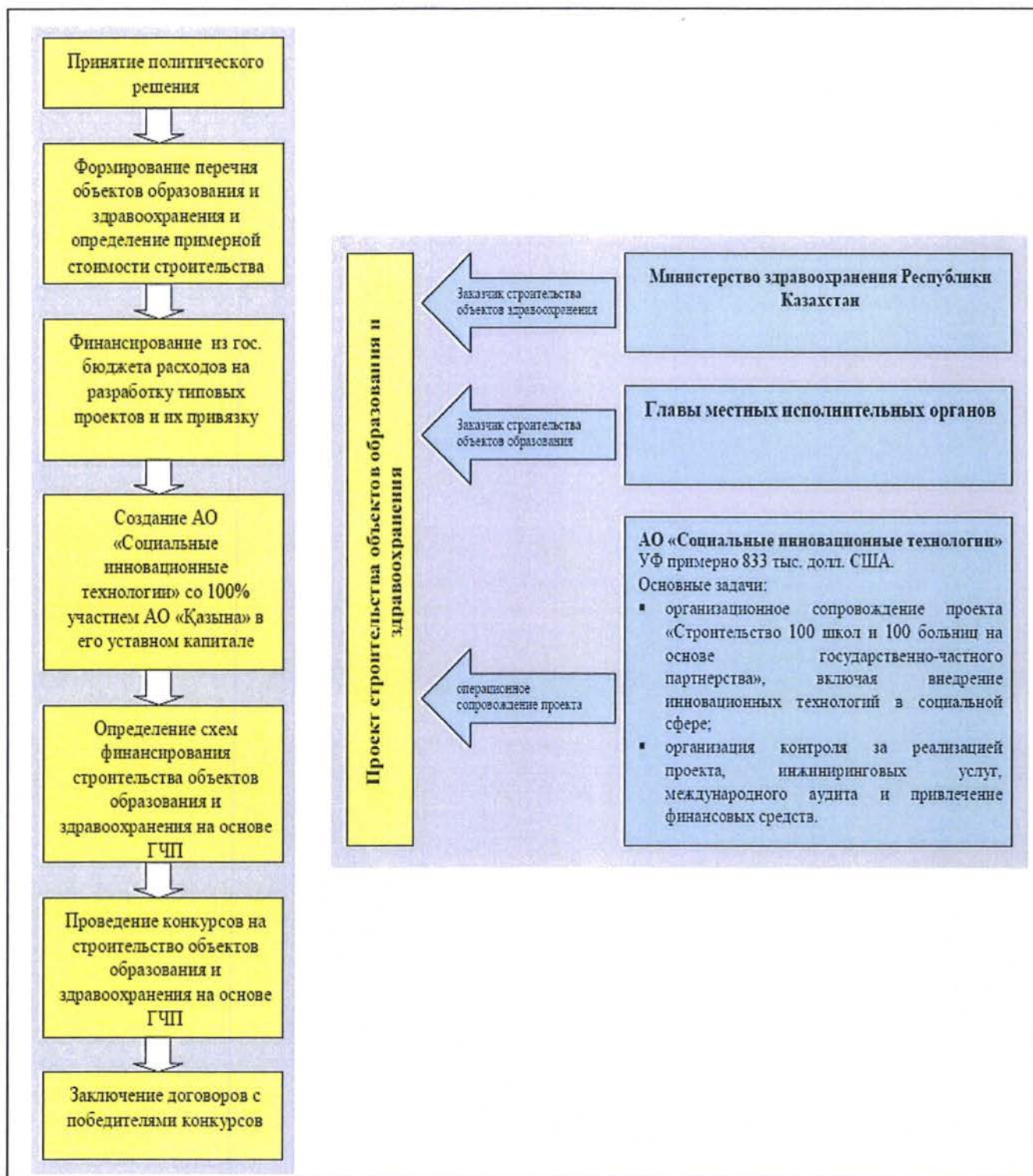


Рисунок 3 Реализация проекта «Строительство 100 школ и 100 больниц на основе государственно-частного партнерства»

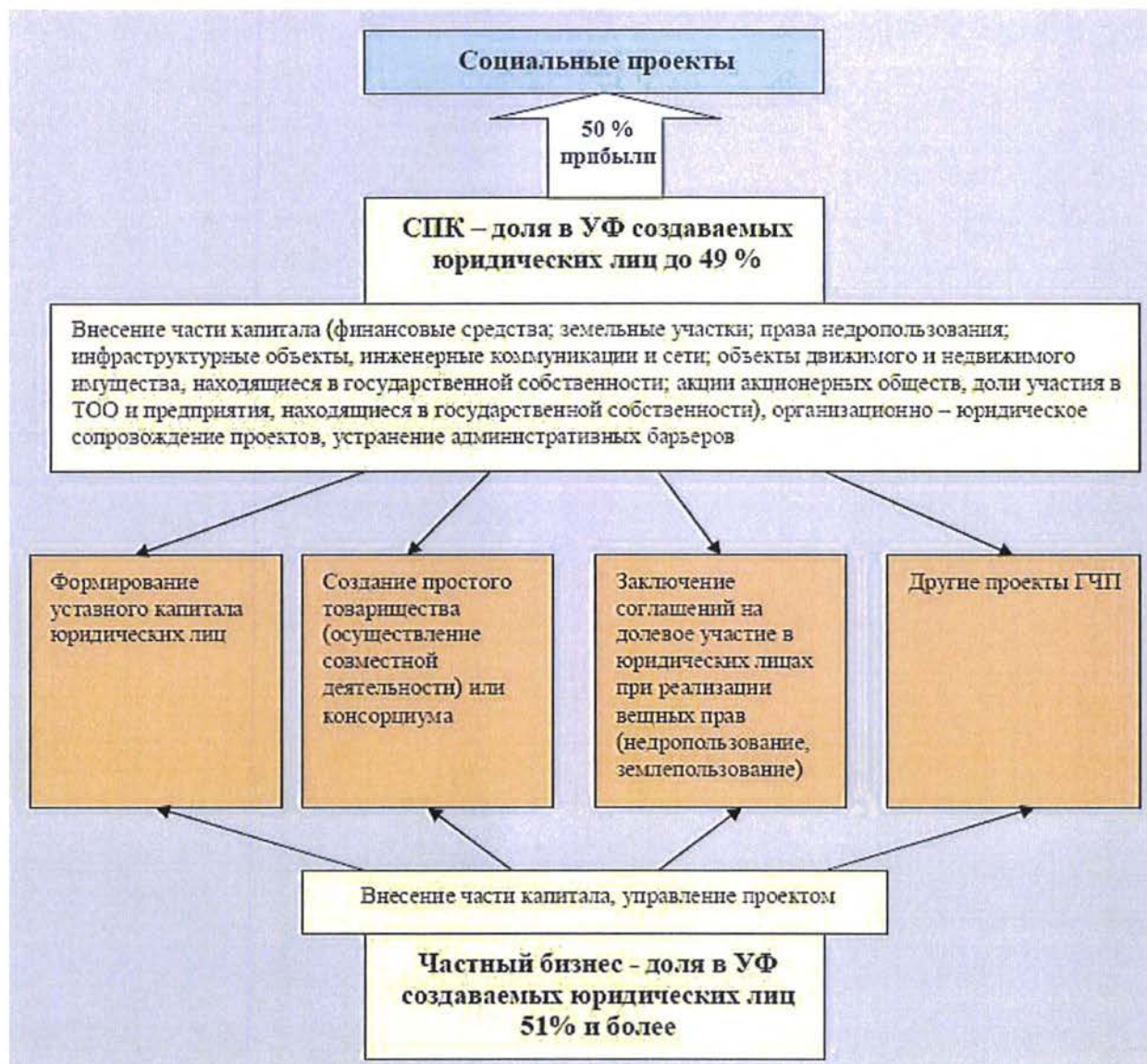


Рисунок 4 Основные принципы деятельности СПК

Упоминание о концессии содержится в ст. 541 Главы 29 ГК, которая называется «Объекты имущественного найма», а именно п. 4 звучит «Законодательными актами могут быть установлены особенности сдачи в имущественный наем жилых помещений, земельных участков, участков недр и других обособленных природных объектов, в том числе *на основе концессионных соглашений*, а также в иных случаях». Помещение указанной нормы в главе ГК, посвященной имущественному найму, позволяло квалифицировать договор концессии в качестве разновидности гражданско-правовых договоров имущественного найма (аренды).

Закон РК «О недрах и недропользовании» предусматривает, что для проведения операций по недропользованию могут наряду с другими видами контрактов применяться договора концессии. В зависимости от условий конкретных операций по недропользованию и других обстоятельств допускаются комбинированные и иные виды контрактов. Следует отметить, что модель



концессионных отношений в сфере недропользования имеет некоторые отличия от модели, закрепленной в действующем сегодня в Казахстане Законе «О концессиях».

Основными нормативными правовыми актами, регулирующими вопросы концессии в Казахстане, сегодня являются:

- Закон Республики Казахстан от 7 июля 2006 года «О концессиях»;
- Указ Президента Республики Казахстан от 5 марта 2007 года №294 «О перечне объектов, не подлежащих передаче в концессию»;
- Постановление Правительства Республики Казахстан от 25 августа 2006 года №814 «Об утверждении Правил предоставления, рассмотрения и отбора предложений по объектам, возможным к передаче в концессию, и проведения конкурса по передаче объектов в концессию»;
- Постановление Правительства Республики Казахстан от 4 сентября 2006 года №836 «О создании Комиссии по концессиям в отношении объектов, относящихся к республиканской собственности»;
- Постановление Правительства Республики Казахстан от 28 ноября 2006 года №1127 «Об утверждении перечня объектов, предлагаемых к передаче в концессию на среднесрочный период (на 2007-2009 годы)»;
- Постановление Правительства Республики Казахстан от 18 августа 2006 года №783 «Об утверждении критериев к концессионным проектам»;
- Постановление Правительства Республики Казахстан от 29 декабря 2006 года № 1326 «Об утверждении типовых договоров концессии в различных отраслях (сферах) экономики»;
- Постановление Правительства Республики Казахстан от 23 декабря 2006 года №1254 «Об утверждении Правил ведения реестра заключенных договоров концессии и предоставленных государственных гарантий и поручительств государства»;
- Приказ Министра финансов Республики Казахстан от 15 ноября 2006 года №443 «Об утверждении Методики оценки стоимости государственной поддержки концессионера»;
- Постановление Правительства Республики Казахстан от 18 сентября 2008 года № 864 «Об утверждении Правил формирования тарифов (цен, ставок сборов) или их предельных уровней на регулируемые услуги (товары, работы) субъектов естественных монополий, осуществляющих свою деятельность по договору концессии»;
- Постановление Правительства Республики Казахстан от 25 сентября 2008 года № 885 «Об утверждении Правил консультативного сопровождения концессионных проектов»

Согласно Закону «О концессиях» **концессия**<sup>5</sup> – это передача по договору концессии объектов государственной собственности во временное владение и пользование в целях улучшения и эффективной эксплуатации, а также прав на создание (строительство) новых объектов за счет средств концессионера или на условиях софинансирования концедентом с последующей передачей таких объектов государству с предоставлением концессионеру прав владения, пользования для последующей эксплуатации, а также с предоставлением государственной поддержки либо без таковой. При этом под объектом концессии понимаются существующие объекты государственной собственности и объекты, которые возникнут в будущем по результатам исполнения условий договора концессии, включенные в перечень. В концессию могут передаваться объекты во всех отраслях (сферах) экономики, за исключением объектов, перечень которых определяется Президентом РК.

Договор концессии заключается на срок до 30 лет. Договор концессии может быть продлен путем заключения нового договора концессии на дополнительный период, определяемый соглашением сторон при условии выполнения концессионером принятых на себя обязательств.

На рисунке 5 отображены основные этапы процесса передачи объектов в концессию, предусмотренные концессионным законодательством Казахстана.



*Этап 1 Формирование предложений по объектам, возможным к передаче в концессию*

<sup>5</sup> Следует отметить, что согласно п. 1 ст. 2 Закона его положения не распространяются на отношения, связанные с концессией в сфере недропользования.



Этап 2 Формирование перечня объектов, предлагаемых к передаче в концессию



Этап 3 Проведение конкурса и заключение договора концессии

Рисунок 5 Основные этапы передачи объектов в концессию (на основе концессионного законодательства Казахстана)

В приложении 3 к настоящему документу содержатся предложения Министерства транспорта и коммуникаций РК (МТК РК) по проектам, предлагаемым для реализации на концессионной основе.

Перечень объектов, предлагаемых к передаче в концессию на среднесрочный период (на 2007-2009 годы) был утвержден постановлением Правительства РК от 28 ноября 2006 года № 1127, сегодня он включает следующие объекты – Таблица 2. Не все проекты, предложенные МТК РК, включены в данный перечень.

Таблица 2 - Перечень объектов, предлагаемых к передаче в концессию

№	Наименование	Организатор конкурса
1	2	3
<b>Объекты, строительство и эксплуатация которых будут осуществлены на основе договоров концессии</b>		
1.	Железнодорожный участок Мангышлак-Баутино	МТК
2.	Железнодорожный участок Ералиево-Курык	МТК
3.	Железнодорожный участок Коргас-Жетиген	МТК
4.	Электрофикация железнодорожного участка Макат-Кандыагаш	МТК
5.	Электрофикация железнодорожного участка Алматы-Актогай	МТК
6.	Электрофикация железнодорожного участка Достык-Актогай	МТК
7.	Электрофикация железнодорожного участка Актогай-Моинты	МТК
8.	Газотурбинная электростанция в городе Кандыагаше Актыубинской области	МЭМР
9.	ТЭЦ-3 в городе Астане	Акимат города Астаны
10.	Большая Алматинская кольцевая автомобильная дорога	МТК
11.	Объекты инфраструктурного обеспечения интегрированного нефтехимического комплекса в Атырауской области	МЭМР
12.	Пассажирский терминал международного аэропорта Актау	Акимат Мангистауской области
<p><i>Примечание:</i>  МТК – Министерство транспорта и коммуникаций РК;  МЭМР - Министерство энергетики и минеральных ресурсов</p>		

На настоящий момент времени уже заключены следующие концессионные договора на реализацию транспортных проектов:

- с АО «Досжан темир жолы» на проект строительства железнодорожной линии «Шар-Усть-Каменогорск» (Пилотный проект), стоимость проекта 178 млн. долл. США, срок концессии 23 года (до декабря 2028 г.). Строительство было начато 27 августа 2005 г. Реализация проекта осуществлялась путем выпуска инфраструктурных облигаций, с привлечением средств накопительных пенсионных фондов;
- с ТОО «Nurzhol ENERGY» (г. Алматы) на проект по электрификации железнодорожного участка «Макат-Кандыагаш», стоимость проекта 298 млн. долл. США, срок концессии 22 года (до 2030 г.);

- с ТОО «ENRC Logistics» на проект строительства железнодорожной линии «Хоргос-Жетыген», стоимость проекта 775 млн. долл. США, срок концессии 28 лет (до 2036 г.);
- с ТОО «Астана-АРЭК» на проект строительства железнодорожной линии «Ералиево-Курык», стоимость проекта 63 млн. долл. США, срок концессии 22 года (до 2030 г.)

Необходимо отметить, что концессионное законодательство Казахстана и соответственно процедуры передачи объектов в концессию подвергаются частым изменениям. Так до недавнего времени экспертиза предложений и концессионных проектов возлагалась на независимых экспертов, определяемых Правительством Республики Казахстан. Сегодня (см. рисунок 5) соответствующие функции возложены на специализированную организацию по вопросам концессии.

В качестве специализированной организации по вопросам концессии в Казахстане выступает АО «Казахстанский центр государственно-частного партнерства» со стопроцентным участием государства в его уставном капитале, созданное согласно постановлению Правительства РК от 17 июля 2008 года №693. Основным предметом деятельности общества является проведение:

1. анализа и экспертизы предложений по объектам, возможным к передаче в концессию;
2. оценки и экономической экспертизы технико-экономического обоснования возможных объектов концессии;
3. экспертизы конкурсной документации по объектам концессии;
4. анализа и экспертизы концессионных проектов, представленных участниками конкурса при проведении конкурса по выбору концессионера;
5. экспертизы проектов договоров концессии;
6. экономической экспертизы бюджетных инвестиционных проектов (программ).

Совет директоров АО «Казахстанский центр государственно-частного партнерства» возглавляет вице-министр экономики и бюджетного планирования.

Значительные изменения коснулись и других аспектов концессионного законодательства. Был значительно расширен перечень видов государственной поддержки деятельности концессионера и теперь он включает:

- 1) поручительства государства по инфраструктурным облигациям в рамках договоров концессии;
- 2) государственные гарантии по займам, привлекаемым для финансирования концессионных проектов;

- 3) передача исключительных прав, связанных с эксплуатацией объекта концессии;
- 4) предоставление натуральных грантов в соответствии с законодательством Республики Казахстан;
- 5) софинансирование концессионных проектов;
- 6) гарантии потребления государством определенного объема товаров (работ, услуг) в случае, если основным потребителем товаров (работ, услуг), производимых концессионером, является государство;
- 7) компенсация определенного объема инвестиционных затрат концессионера в установленные договором концессии сроки и в определенных им объемах в период действия договора концессии.

Концессионеру могут предоставляться один либо несколько из вышеперечисленных видов государственной поддержки, но суммарная стоимость такой поддержки не должна превышать стоимости объекта, созданного (строящегося) за счет средств концессионера в рамках договора концессии.

Одновременно на концессионера налагаются некоторые обязательства - при предоставлении мер государственной поддержки в соответствии с пунктами 2), 3), 5), 6) и 7) концессионер обязан выпускать инфраструктурные облигации в объеме не менее 20 % по отношению к стоимости предлагаемого к реализации концессионного проекта. Объем выпуска, условия размещения инфраструктурных облигаций определяются соглашением сторон в договоре концессии.

На концессионера могут распространяться также такие виды государственной поддержки инвестиций, как инвестиционные налоговые преференции и освобождение от обложения таможенными пошлинами. Необходимым условием получения данных инвестиционных преференций является соблюдение требований, установленных ст. 15 Закона РК «Об инвестициях», а именно:

- 1) соответствие предусматриваемой инвестиционной деятельности перечню приоритетных видов деятельности, утв. Правительством РК (вкл. некоторые виды деятельности в области транспорта);
- 2) осуществление инвестиций в фиксированные активы юридического лица Республики Казахстан для создания новых, расширения и обновления действующих производств с применением современных технологий;
- 3) представление необходимых документов, подтверждающих наличие финансовых, технических и организационных возможностей юридического лица, подавшего заявку для реализации инвестиционного проекта.

Работа по совершенствованию концессионного законодательства Казахстана продолжается. В настоящее время разработано еще 9 нормативных правовых

актов, которые направлены на согласование и визирование в Министерства финансов и юстиции Республики Казахстан:

- 1) проект постановления Правительства Республики Казахстан «Об утверждении правил предоставления, рассмотрения и отбора предложений по объектам, возможным к передаче в концессию и проведения конкурса по выбору концессионера» (взамен постановления Правительства Республики Казахстан от 25 августа 2006 года №814);
- 2) проект постановления Правительства Республики Казахстан «Об утверждении правил предоставления компенсации инвестиционных затрат по концессионным проектам»;
- 3) проект постановления Правительства Республики Казахстан «Об утверждении правил формирования перечня концессионных проектов требующих софинансирования»;
- 4) проект постановления Правительства Республики Казахстан «Об утверждении правил софинансирования концессионных проектов»;
- 5) проект приказа Министра экономики и бюджетного планирования Республики Казахстан «Об утверждении требований к предложениям по объектам, возможным к передаче в концессию»;
- 6) проект приказа Министра экономики и бюджетного планирования Республики Казахстан «Об утверждении требований к разработке и экспертизе технико-экономического обоснования концессионных проектов»;
- 7) проект приказа Министра экономики и бюджетного планирования Республики Казахстан «Об установлении финансовых границ и приоритетов принятия концессионных обязательств».

В настоящее время акционерным обществом "ЦМАИ", входящим в состав фонда "Казына", совместно с Всемирным банком и Европейским банком реконструкции и развития ведется работа по формированию завершенной институциональной инфраструктуры ГЧП, в том числе по созданию PPP-Unit.

PPP-Unit - оперативный орган, который будет призван обеспечивать и/или осуществлять мероприятия, связанные функционированием ГЧП, в том числе осуществлять работы по подготовке, продвижению и мониторингу реализации концессионных проектов

По оценке Всемирного банка в **Узбекистане** за период с 1992 по 2005 гг. было реализовано восемь крупномасштабных объектов ГЧП, в которые было инвестировано около 794 млн. долл. США частных средств (Таблица 3). Два проекта из восьми, на долю которых приходилось 47% частных инвестиций, были впоследствии остановлены<sup>6</sup>.

---

<sup>6</sup> Доклад "Частно-государственное партнерство в Узбекистане: проблемы, возможности и пути внедрения", Ташкент, 2007

Таблица 3 – Крупные ГЧП в Узбекистане

Год	Количество вновь начатых проектов	Отрасль	Тип проекта	Частные инвестиции (млн. долл.)
1992	1	Телеком	Новый объект	3
1996	4	Телеком	Новый объект	351
1997	2	Телеком	Новый объект	118
1998				31
1999				13
2000				26
2001	1	Водоснабжение	Контракт на управление	130
2002				23
2003				10
2004				3
2005				85
Всего	8			794

*Источник: Private Participation in Infrastructure Database, World Bank*

Кроме того, ГЧП практикуется на микроуровне в сфере жилищно-коммунального хозяйства. Принятым в 2006 г. Кабинетом Министров постановлением «О дальнейших мерах по развитию товариществ частных собственников жилья и формированию реального рынка жилищных услуг» предусматривается создание специализированных управляющих и обслуживающих организаций, оказывающих услуги товариществам частных собственников жилья на договорной основе. На начало 2007 г. в Узбекистане функционировало 143 частных управляющих компании, занятых предоставлением эксплуатационных, ремонтных и аварийно-диспетчерских услуг.

В качестве разновидности ГЧП может рассматриваться частичная приватизация инфраструктурных предприятий Узбекистана путем продажи частным инвесторам пакетов акций. Однако разделение прав и обязательств между государством и частным партнером в таких случаях отличается от общепринятого механизма ГЧП – каждый из акционеров получает ту часть прав контроля и дохода, которая определяется размером принадлежащего ему пакета акций, тогда как традиционно в ГЧП частный партнер получает полную коммерческую самостоятельность и всю прибыль, а государство сохраняет за собой регулирующие полномочия.

Эта разница имеет принципиальное значение для частного инвестора, особенно если за государством остается контрольный пакет. Вероятно, понимание этого повлекло принятие постановления Государственного комитета Республики Узбекистан по управлению государственным имуществом от 8 июля 2005 г. N 01/06-18/03 "Об утверждении Положения о порядке предоставления



инвесторам, приобретающим не контрольные пакеты акций (доли), но вносящим значительные объемы инвестиций в модернизацию и техническое перевооружение предприятий, права управления государственной долей без проведения конкурса". Согласно данному постановлению инвестору, имеющему неконтрольный пакет акций (от 25 до 50 % от уставного фонда предприятия), но осуществивший значительный объем инвестиций в модернизацию и техническое перевооружение предприятия (в объеме от 51 до 100 % инвестиционных потребностей предприятия либо не менее 40% от его активов), государственная доля может быть передана в доверительное управление.

Однако масштабы частных капиталовложений в проекты ГЧП несопоставимы с величиной «инвестиционного разрыва» в инфраструктуре, достигающего нескольких процентов ВВП. Крупные частные инвестиции в инфраструктуру до сих пор ограничиваются главным образом мобильной связью – одним из наименее рискованных для инвесторов сегментов инфраструктурной отрасли, который едва ли является приоритетным с точки зрения потребностей социально-экономического развития Узбекистана.

Одним из основных факторов, ограничивающих сферу применения ГЧП в Узбекистане, является неразвитость соответствующей нормативной правовой базы.

Узбекистан одним из первых среди постсоветских государств принял в 1995 г. Закон «О концессиях». Данный документ имеет те же основные недостатки, что и Закон "О концессиях в Республике Казахстан" 1991 года. Прежде всего, это касается ограничения круга концессионеров только иностранными инвесторами. Так, статья 1 Закона трактует концессию как "разрешение, выдаваемое от имени государства *иностранному инвестору* на осуществление определенного вида хозяйственной деятельности, связанной с предоставлением ему имущества, участков земли и недр на основе заключения концессионного договора". Концессия рассматривается как разновидность аренды, предметом которой могут быть имущество, участки земли и недр. Из поля регулирования закона исключена передача концессионеру прав на создание новых объектов.

Закон ограничивает продолжительность концессионного соглашения 15 годами (против общепринятых 30-50), что сдерживает заключение соглашений по крупным объектам с продолжительными сроками окупаемости<sup>7</sup>.

---

<sup>7</sup> Согласно ст. 17 Закона в необходимых случаях, по решению Кабинета Министров, договор концессии может быть продлен. Однако наличие неопределенности в данном вопросе на момент заключения концессионного договора отрицательно сказывается на решении потенциального инвестора. Следует также отметить, что правовой режим в области недропользования значительно отличается от норм Закона о концессиях. Например, согласно Указу Президента РУ " О мерах по привлечению прямых иностранных инвестиций в разведку и добычу нефти и газа" вновь открытые нефтяные и газовые месторождения могут предоставляться иностранным компаниям в разработку на условиях концессий на срок до 25

К значительным недостаткам действующего концессионного законодательства Узбекистана следует отнести отсутствие специальных инструментов поддержки концессионеров, таких как гарантии потребления государством определенного объема товаров (работ, услуг), компенсация части затрат концессионера и пр.

Вместе с тем концессионер имеет право на получение тех льгот и преференций, которые предусмотрены инвестиционным законодательством Республики Узбекистан. Так ст.4 Закона РУ "Об инвестиционной деятельности" рассматривает приобретение концессий, включая концессии на разведку, разработку, добычу либо использование природных ресурсов, в качестве одной из форм осуществления инвестиций, распространяя таким образом на нее нормы инвестиционного законодательства.

Согласно Закону РУ "Об инвестиционной деятельности" субъектам инвестиционной деятельности могут предоставляться дополнительные гарантии и меры защиты инвестиций, которые могут включать: предоставление гарантий правительством, оказание содействия в финансировании инвестиционных проектов, создание специального налогового и платежного режима, проведение государственного мониторинга реализации проектов и иные меры. Дополнительные гарантии и меры защиты инвестиций предоставляются решениями Кабинета Министров Республики Узбекистан.

Одним из важных условий получения инвестиционных льгот и преференций является осуществление инвестиций в приоритетные отрасли, обеспечивающие устойчивый экономический рост и прогрессивные структурные изменения экономики страны, либо в приоритетные проекты, обеспечивающие укрепление и расширение экспортного потенциала республики, ее интеграцию в мирохозяйственные связи. Между тем транспортные инфраструктурные проекты по каким-то причинам в перечень приоритетных не включены<sup>8</sup>.

Согласно Указу Президента РУ от 11 апреля 2005 года НУП-3594 "О дополнительных мерах по стимулированию привлечения прямых частных иностранных инвестиций" предприятия ряда отраслей экономики могут быть освобождены от уплаты налога на доходы (прибыль), налога на имущество, налога на благоустройство и развитие социальной инфраструктуры, единого налогового платежа для микрофирм и малых предприятий, а также обязательных отчислений в Республиканский дорожный фонд при условии, если ими привлечены прямые частные иностранные инвестиции в объеме:

- от 300 тыс. долларов США до 3 млн. долларов США – срок освобождения от уплаты 3 года;
- свыше 3 млн. долларов США до 10 млн. долларов США - 5 лет;
- свыше 10 млн. долларов США - 7 лет.

---

лет, с правом продления срока разработки. Инвесторам может предоставляться также достаточно широкий перечень льгот и преференций.

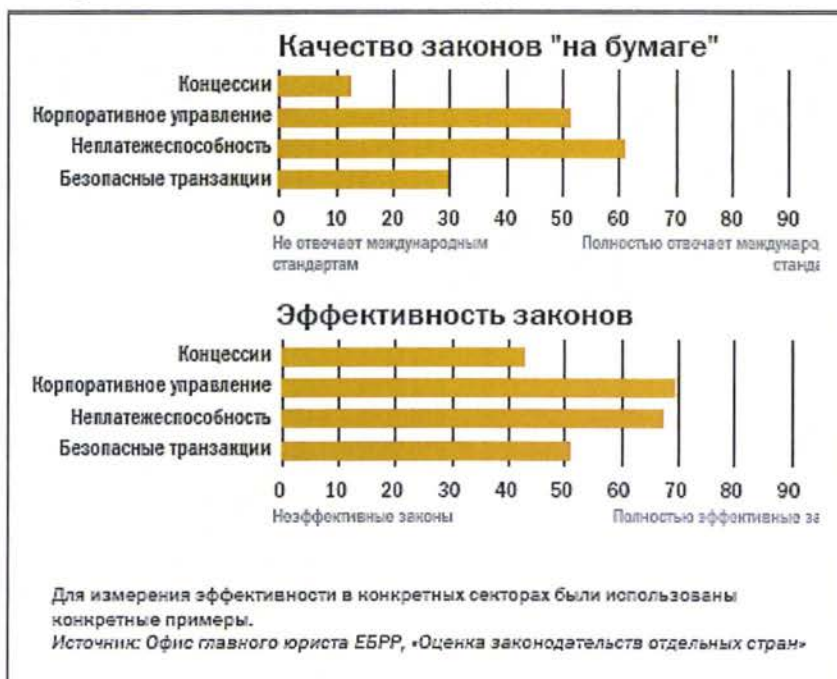
<sup>8</sup> См. <http://www.investuzbekistan.uz>

Указанные льготы предоставляются при условии включения соответствующей отрасли в перечень отраслей экономики, на которые распространяются льготы, предоставляемые для прямых частных иностранных инвестиций, а также при соблюдении некоторых других условий:

- осуществление иностранными инвесторами частных прямых иностранных инвестиций без предоставления гарантии Республики Узбекистан;
- доля иностранных участников в уставном капитале предприятия должна быть не менее 50 %;
- внесение частных прямых иностранных инвестиций после государственной регистрации указанных предприятий;
- вложение иностранных инвестиций в виде свободно конвертируемой валюты или нового современного технологического оборудования;
- направление дохода, полученного в результате предоставления указанных льгот в течение срока их применения, на реинвестирование с целью дальнейшего развития предприятия.

Следует отметить, что в Узбекистане принят целый ряд законодательных актов, предусматривающих предоставление различных льгот предприятиям той или иной отрасли экономики. Это значительно затрудняет для инвестора возможность объективной оценки инвестиционного климата республики.

На рисунке 6 отображены качественные параметры концессионного законодательства Узбекистана по оценке ЕБРР. Как видно из диаграмм, концессионное законодательство Узбекистана "на бумаге" в целом не отвечает международным стандартам, однако ряд реализованных в стране концессионных проектов оказались более эффективными.



## Рисунок 6 Качественные параметры концессионного законодательства Узбекистана

Вопрос применения ГЧП является сегодня крайне актуальным для **Кыргызстана**. В связи с высоким уровнем внешнего долга Кыргызстан обладает ограниченным потенциалом заимствования, что значительно тормозит инфраструктурные реформы.

Основным нормативным правовым актом, регулирующим концессионные отношения в Кыргызстане, является Закон 1992 года «О концессиях и концессионных предприятиях в Кыргызской Республике». Помимо данного закона отдельные аспекты концессионных отношений регулируются ГК, законами КР "Об инвестициях в Кыргызской Республике", "Об общих началах разгосударствления, приватизации и предпринимательства" и другими законодательными актами, регулирующими инвестиционную и предпринимательскую деятельность на территории Кыргызской Республики.

Согласно Закону КР под концессией понимается "разрешение Правительства Кыргызской Республики инвестору на осуществление определенного вида предпринимательской деятельности, связанной с представлением ему во временное пользование имущества, земли и ее недр".

Объектом концессионного договора могут быть земля, ее недра, имущество, а также отдельные виды хозяйственной деятельности на определенной территории. Объектом концессионного договора может также выступать имущество акционерных обществ, в которых государство владеет не менее 2/3 акций, при условии принятия решения Правительством Кыргызской Республики с согласия Жогорку Кенеша Кыргызской Республики.

При этом Закон КР о концессиях устанавливает целый ряд ограничений для концессионера в случае передачи в концессию имущества акционерного общества, а именно:

- право решающего голоса в акционерном обществе и распоряжения объектами концессионного договора сохраняется за Правительством Кыргызской Республики;
- концессионер не вправе продавать, отчуждать недвижимое имущество акционерного общества, сдавать в аренду, залог, вносить в качестве вклада (пая) в уставный капитал хозяйственных обществ и товариществ или иным способом распоряжаться этим имуществом без согласия Жогорку Кенеша Кыргызской Республики, соответствующего решения Правительства Кыргызской Республики и общего собрания акционерного общества, за исключением активов и имущества, предусмотренных в концессионном договоре.

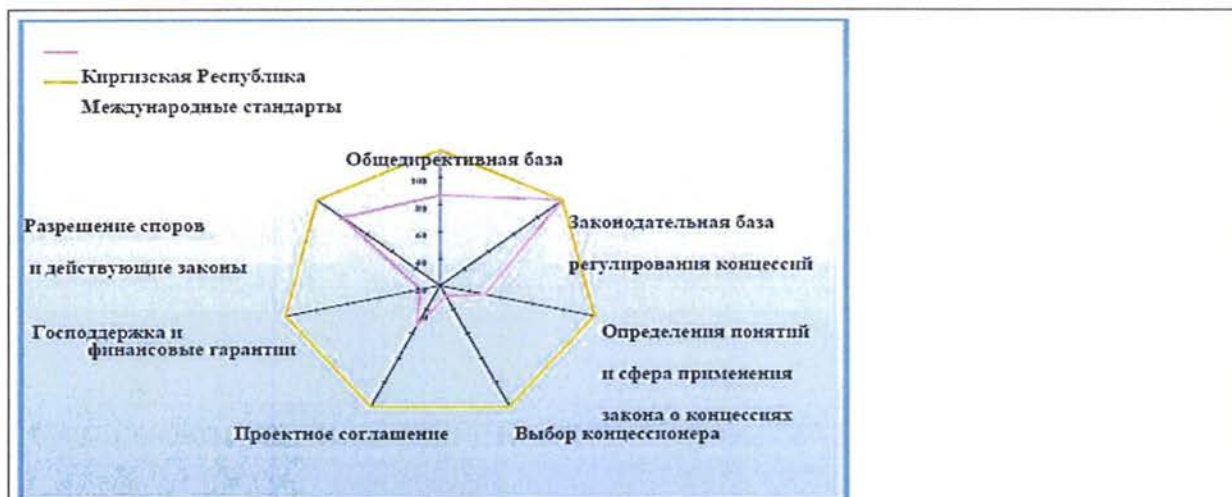
Таким образом, предлагаемая модель концессии, в отличие от традиционной модели ГЧП, не предоставляет частному партнеру какой-либо коммерческой самостоятельности, что значительно снижает ее привлекательность.

Закон КР «О концессиях и концессионных предприятиях в Кыргызской Республике» характеризуется рядом положительных элементов. Так концессионный договор может заключаться на срок до 50 лет. В Законе достаточно четко прописаны положения о выплате компенсации при одностороннем расторжении концессионных договоров (включая упущенную выгоду) и при наличии «неотделимых улучшений» объекта концессии.

Однако в целом Закон не создает достаточно надежной правовой основы для привлечения частного сектора к участию в инфраструктурных проектах. Среди недостатков Закона о концессиях следует отметить чрезмерную расплывчатость и нечеткость большинства его базовых элементов. Так, несмотря на то, что законом предусмотрено составление перечней объектов, которые разрешается или запрещается сдавать в концессию, данные перечни отсутствуют в открытом доступе. Практически не затронуты вопросы организации конкурсов и критерии выбора их победителей. Так, ст. 9 «Организация конкурсов» содержит только норму, что заявки на предоставление концессий направляются инвесторами концессионным органам. Статья не определяет основные принципы проведения конкурсов, критерии выбора лучшей заявки. Согласно Закону перечень необходимых документов, прилагаемых к заявке, и порядок проведения конкурсов должны определяться Правительством республики.

Хотя в Законе и прописана возможность получения налоговых льгот, в нем ничего не говорится о возможности получения государственной поддержки и финансовых гарантий, и делается отсылка к Закону "Об инвестициях в Кыргызской Республике". Между тем и этот Закон перечня указанных льгот также не содержит.

На рисунке 7 представлены качественные параметры концессионного законодательства Кыргызстана (2005 г.)



Примечание. Крайние границы каждой оси представляют собой высший балл в соответствии с международными стандартами, такими как Законодательное руководство ЮНСИТРАЛ для инфраструктурных проектов, финансируемых из частных источников страны. Чем шире «паутина», тем больше законодательство страны, регулирующее концессии, соответствует этим принципам.

Источник. Оценка концессионного сектора, ЕБРР, 2005 год.

Рисунок 7 Качественные параметры концессионного законодательства Кыргызстана (2005 г)

По результатам оценки концессионного законодательства, проведенной ЕБРР в 2005 году, концессионное законодательство Кыргызстана было отнесено к категории «низкого соответствия» международно-признанным стандартам в этой области. Как видно из рисунка, нормы, регулирующие большинство аспектов, и, в частности, определения понятий и сфера применения, выбор концессионера, наличие финансовых инструментов и государственной поддержки, требуют существенного улучшения.

Острая необходимость привлечения дополнительных инвестиций в экономику республики заставляет Правительство Кыргызстана делать новые шаги в этом направлении. Так, Программой действий Правительства КР на 2008 год (утв. постановлением Правительства КР от 19 января 2008 года № 14) в качестве одной из основных мер, направленных на развитие предпринимательства, рассматривается разработка нормативной правовой базы по вопросам ГЧП с четким распределением обязанностей государства и частного сектора по участию (софинансированию) в инвестиционных проектах.

В Стратегическом плане Министерства экономического развития и торговли КР предусмотрено, что Закон «О государственно-частном партнерстве в КР» будет разработан не позднее 1 марта 2009 года.

В Таджикистане основным нормативным правовым актом в области концессии является Закон "О концессиях" 1997 года. Как и законы о концессиях, принятые в других странах ЦА в 90-х годах, Закон РТ регулирует только те отношения, где в качестве концессионера выступает иностранный инвестор.

Под концессией понимается договор о передаче во временную эксплуатацию на определенных условиях принадлежащих государству предприятий (объединений), земли с правом добычи полезных ископаемых, строительства объектов, а также вод, водного и воздушного пространства, растительного и животного мира, других, незапрещенных законодательством Республики Таджикистан, природных ресурсов иностранному инвестору.

Следует отметить некоторые различия в определении срока договора концессии – согласно ст. 13 Закона РТ о концессиях концессионный договор заключается на срок не свыше 50 лет. Однако статьей предусмотрено исключение для проектов, связанных с разработкой месторождений полезных ископаемых, требующих крупных затрат капитальных вложений и характеризующихся длительной окупаемостью затрат – для этих проектов максимальный срок договора концессии установлен в 99 лет.

К положительным моментам Закона можно отнести то, что он требует уведомления всех участников конкурса о его результатах и предоставляет право оспорить их. Кроме того, Закон предусматривает регистрацию договора<sup>9</sup> и содержит положение о "невмешательстве в хозяйственную деятельность концессионера". Возможность одностороннего расторжения договора заключившим его государственным органом хотя и предусмотрена, но может быть реализована только в случае представления концессионером ложной информации.

К недостаткам Закона РТ о концессиях следует отнести расплывчатость многих формулировок, очевидную дискриминацию отечественных инвесторов. Дополнительного уточнения требует и порядок отбора концессионеров. Хотя существуют отдельные правила<sup>10</sup>, во многих отношениях они лишь повторяют положения базового закона и не затрагивают ряда принципиально важных моментов. Например, ничего не говорится о процедуре предварительного отбора, не ясны основания для проведения прямых переговоров, не определены критерии выбора победителя («Победитель конкурса определяется конкурсной комиссией, исходя из установленных ею критериев выявления победителя»). Закон недостаточно разработан в части, касающейся государственной поддержки и финансовых гарантий.

Таким образом, Закон о концессиях не представляет достаточно надежной правовой основы для расширения участия частного сектора в развитии инфраструктуры Таджикистана. Этот вывод подтверждается качественной оценкой концессионного законодательства Таджикистана, выполненной ЕБРР (рисунок 8). Как видно из приведенной диаграммы, практически все ключевые аспекты концессионного механизма нуждаются в дальнейшем совершенствовании.

<sup>9</sup> См. Постановление Правительства РТ от 3 апреля 2000 г. № 154 «О государственной регистрации концессионных договоров»

<sup>10</sup> См. Постановление Правительства РТ от 29 декабря 2000 г. № 503 «Порядок и условия проведения конкурсов и аукционов на предоставление концессий»

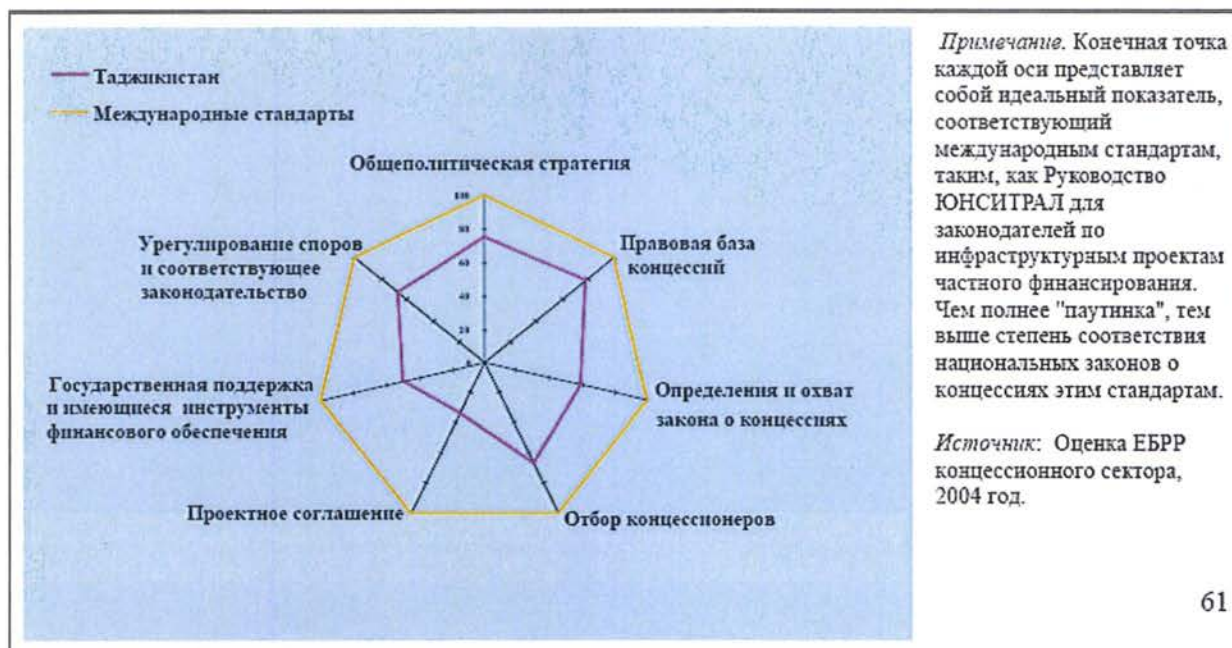


Рисунок 8 Качественные параметры концессионного законодательства Таджикистана

Национальной стратегией развития Республики Таджикистан на период до 2015 г. в качестве одного из основных приоритетов развития страны названо **развитие частного сектора и привлечение инвестиций, основанное на расширении экономических свобод, укреплении прав собственности и законности, развитии ГЧП.**

Стратегией отмечается, что развитие блока отраслей обеспечения экономического роста Таджикистана (агропромышленного комплекса (АПК), промышленности, энергетики, инфраструктуры) позволит посредством ГЧП и привлечения инвестиций создать материальные основы для стабильного высокого экономического роста страны и сокращения, на этой основе, уровня бедности населения (цель 1 ЦРТ).

Общее направление действий будет заключаться в создании эффективных механизмов ГЧП для восстановления и развития существующих крупных производств, либо формирования на их основе с участием иностранного капитала крупных промышленных и промышленно-энергетических комплексов (кластеров) регионального значения (с учетом строительства новых ГЭС). Для этого будут реализованы меры, стимулирующие приток ПИИ на глубокую переработку произведенного сырья (хлопка, другой сельскохозяйственной продукции, алюминия, драгоценных металлов и камней).

В Приложении 4 представлены данные об объемах привлечения иностранных инвестиций в экономику Республики Таджикистан за период с 2000 по 2005 год и прогноз до 2015 г. (см. Программу экономического развития РТ на период до 2015 г.).



Заложенные в Программе экономического развития РТ на период до 2015 г. высокие параметры развития отраслей материального производства предполагают привлечение в достаточных объемах внутренних и внешних инвестиций. Предполагается, что за период 2006-2010 гг. объемы внутренних инвестиций возрастут на 21,2%; в 2011-2015 гг. - на 13,9%; объемы внешних инвестиций соответственно: на 38,8% и 1,2%. Для привлечения указанных объемов инвестиций предполагается решить следующие задачи:

- совершенствование и дальнейшее развитие нормативно-правовой базы для активизации деятельности иностранных инвесторов с учетом интересов Таджикистана;
- учет приоритетов социально-экономического развития республики при разработке и реализации крупных инвестиционных проектов;
- создание благоприятного инвестиционного климата, введение стимулирующего налогового и таможенного режима для иностранных инвесторов, адекватных современным требованиям рынка, введение практических механизмов защиты интересов и прав инвесторов при реализации инвестиционных проектов;
- усиление социальной направленности инвестиционной и инновационной деятельности, увеличение вложений в фундаментальную и прикладную науку;
- создание системы страхования иностранных инвестиций, применение залоговых отношений.

## Инвестиционный меморандум СПК «Сарыарка»

<b>Схема софинансирования</b>	
СПК «Сарыарка»	От 60 до 600 млн. тенге (но не более 49%)
Предприниматель	51% и более
<b>Отрасли проектов</b>	
Акмолинская область	Переработка сельскохозяйственной продукции, стройиндустрия, туризм и отдых;
Карагандинская область	Металлургия и металлообработка, стройиндустрия, энергетика, транспортно-логистический центр (ТЛЦ);
г. Астана	Стройиндустрия, овощехранилища, ТЛЦ
<b>Стадии проектов</b>	На любой стадии проекта
<b>Принципы партнерства</b>	Прозрачность взаимоотношений между участниками проекта. Преимущество во владении и управлении проектом сохраняется за предпринимателем
<b>Нефинансовые ресурсы</b>	
СПК «Сарыарка»	Организационно – юридическое сопровождение, устранение административных барьеров
Предпринимателя	Инициатива проекта, управление бизнесом
<b>Дополнительные возможности СПК</b>	Участие в проектах земель, имуществом, полезными ископаемыми на территории вышеуказанных регионов

## Реализуемые проекты СПК «Сарыарка»

	<p><b>Завод по производству биоэтанола в г. Есиль Акмолинской области.</b></p> <p>Реализуется совместно с компанией «Korlea Invest» (Швейцария-Словакия).          Мощность 80 тыс. тонн продукции в год.          Общий объем инвестиций составляет 176 млн. долларов США.          Запуск производства планируется в 2009 году.</p>
---	---



### Переработка твердо-бытовых отходов в Щучинско - Боровской курортной зоне

Партнер - ТОО "ЭкоСервисБурабай"  
Общий объем инвестиций - 933 тыс. долларов США.

До конца 2009 года планируется охватить большую часть хозяйствующих субъектов Щучинско-боровской курортной зоне (гостиницы, дома отдыха, санатории, детские оздоровительные центры).

## Проекты СПК «Сарыарка», по которым ведется поиск инвесторов

### Схема сотрудничества между СПК и партнером



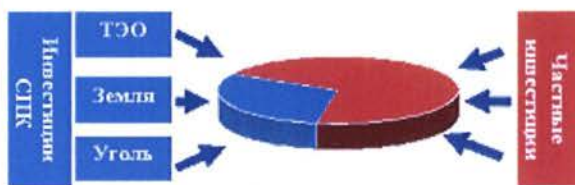
### Индустриальный парк "Металлургия - металлообработка" в г. Караганда

Площадь - 540 га. (5.4 кв. км.)  
Местонахождение - г. Караганда (район ТЭЦ-3)

Выделено 6 млрд. тенге  
Специализация - металлургия и металлообработка  
4-ый квартал 2008 года - ввод в действие подстанции, линии электропередач мощностью 220 кВ протяженностью 32 км.  
Во 2 квартале 2008 года будут подведены железнодорожные пути протяженностью 13 км.

Более подробная информация на web-сайте ТОО "Индустриальный парк "Металлургия - металлообработка" [www.ipm.kz](http://www.ipm.kz)

### Структура инвестиций



### Строительство ТЭЦ-4 в г. Караганда мощностью 660 МВт.

Мощность ТЭЦ:  
по электроэнергии – 660 Мвт.  
по теплоэнергии – 1400 Гкалл  
Проект реализуется в целях обеспечения энергетическими мощностями растущей экономики Карагандинской области. Только на сегодняшний день потребность электроэнергии в регионе составляет более 500 мВт. Преимуществом СПК "Сарыарка" в данном проекте является наличие необходимой сырьевой базы в виде запасов угля. Участие СПК в проекте предполагается также землей и ТЭО.



### Строительство транспортно-логистического центра

Местонахождение - г. Астана  
Общая площадь земельного участка - 9 га  
Цель проекта - создание транспортно-логистического центра класса "А" полного цикла (гаражное хозяйство, железные дороги, зона комплектации и погрузки)  
Стоимость проекта - 1,2 млрд. тенге



### **Строительство трех сервис-центров по трассе Астана-Щучинск**

В оплату уставного капитала выделено три земельных участка, площадью по 10 га каждый на 7, 97, 223 км. первого шестиполосного автобана Казахстана. Проектами предусматривается проведение земельных работ, подведение инженерных коммуникаций, строительство АЗС, гостиниц, пунктов быстрого питания, TIR-паркингов, автомоек.

## **О проекте Закона Республики Казахстан "О социально-предпринимательских корпорациях"**

Постановление Правительства Республики Казахстан от 30 июня 2008 года N 660

Правительство Республики Казахстан **ПОСТАНОВЛЯЕТ:**  
внести на рассмотрение Мажилиса Парламента Республики Казахстан проект Закона Республики Казахстан "О социально-предпринимательских корпорациях".

*Премьер-Министр  
Республики Казахстан*

*К. Масимов*

проект

### **ЗАКОН РЕСПУБЛИКИ КАЗАХСТАН**

#### **О социально-предпринимательских корпорациях**

Настоящий Закон определяет правовое положение, порядок создания, функционирования и ликвидации социально-предпринимательских корпораций в Республике Казахстан.

#### **Глава 1. Общие положения**

##### **Статья 1. Социально-предпринимательские корпорации**

1. Социально-предпринимательская корпорация – юридическое лицо, созданное в организационно-правовой форме акционерного общества, единственным учредителем которого является Правительство Республики Казахстан.

Социально-предпринимательская корпорация имеет статус национальной компании.

2. Социально-предпринимательская корпорация осуществляет предпринимательскую деятельность, часть прибыли от которой подлежит реинвестированию для реализации проектов, направленных на социальное развитие региона, в котором она создана (далее – социальные проекты).

##### **Статья 2. Законодательство Республики Казахстан о социально-предпринимательских корпорациях**

Законодательство Республики Казахстан о социально-предпринимательских корпорациях основывается на Конституции Республики Казахстан и состоит из норм Гражданского кодекса Республики Казахстан, настоящего Закона и иных нормативных правовых актов Республики Казахстан.

##### **Статья 3. Цели и задачи социально-предпринимательской корпорации**

1. Социально-предпринимательская корпорация создается в целях содействия развитию экономики региона, ее интегрирования в национальную хозяйственную систему Республики Казахстан, создания благоприятных условий для развития предпринимательской деятельности путем консолидации государственных и частных интересов, а также содействие росту уровня жизни населения за счет реализации социальных проектов соответствующего региона.

##### **2. Основные задачи социально-предпринимательской корпорации:**

1) содействие развитию предпринимательской деятельности в регионах и повышению инвестиционной привлекательности отечественных товаропроизводителей на внутреннем и внешнем рынках;

2) содействие развитию конкурентоспособных производств, в том числе на

основе реабилитации, реструктуризации нерентабельных организаций;  
3) реализация и/или участие в реализации социальных проектов.

Статья 4. Принципы деятельности социально-предпринимательской корпорации  
Деятельность социально-предпринимательской корпорации основывается на следующих принципах:

- 1) законности;
- 2) гласности и прозрачности системы управления;
- 3) взаимодействия и обеспечения сбалансированности интересов частного и государственного секторов экономики;
- 4) приоритетности реализации социально значимых проектов региона;
- 5) целевого использования активов, переданных социально-предпринимательской корпорации.

Статья 5. Функции социально-предпринимательской корпорации  
Функциями социально-предпринимательской корпорации являются:

- 1) управление переданными в уставный капитал (собственность) социально-предпринимательской корпорации активами;
- 2) создание условий для развития предпринимательства;
- 3) реабилитация и реструктуризация организаций, переданных государством в оплату объявленных акций социально-предпринимательской корпорации, создание на их основе новых производств;
- 4) участие в разработке и реализации инвестиционных проектов в партнерстве с частным бизнесом, в том числе привлечение инвестиций;
- 5) развитие межрегиональных экономических связей и проектов на территории Республики Казахстан;
- 6) создание условий для развития индустриальных зон, технопарков, специальных экономических зон;
- 7) разработка и реализация программ, направленных на развитие социальной сферы соответствующего региона.

## **Глава 2. Особенности создания социально-предпринимательской корпорации**

Статья 6. Порядок создания социально-предпринимательской корпорации  
1. Решение о создании социально-предпринимательской корпорации и регионе ее функционирования принимается Правительством Республики Казахстан по поручению Президента Республики Казахстан.

2. Социально-предпринимательская корпорация создается в регионах на территории нескольких областей и/или городов республиканского значения, столицы.

3. Деятельность социально-предпринимательской корпорации осуществляется в соответствии с настоящим Законом, законодательством Республики Казахстан об акционерных обществах и на основании устава.

Статья 7. Наименование и местонахождение социально-предпринимательской корпорации

1. Наименование социально-предпринимательской корпорации включает в себя указание на их организационно-правовую форму, а также слова "национальная компания" и "социально-предпринимательская корпорация".

2. Наименование юридического лица, не зарегистрированного в качестве социально-предпринимательской корпорации в соответствии с настоящим Законом, не может включать в себя слова "социально-предпринимательская корпорация".

3. Местом нахождения социально-предпринимательской корпорации признается местонахождение ее исполнительного органа.

Статья 8. Имущество социально-предпринимательской корпорации

1. Имущество социально-предпринимательской корпорации составляют оборотные и внеоборотные активы, стоимость которых отражаются в самостоятельном балансе социально-предпринимательской корпорации.

2. Имущество социально-предпринимательской корпорации образуется за счет объектов государственной собственности, переданных в оплату уставного капитала (собственность), в том числе денег, земельных участков, акций акционерных

обществ, долей участия в товариществах с ограниченной ответственностью, находящихся в государственной собственности; дохода от осуществления предпринимательской деятельности.

3. Социально-предпринимательская корпорация ежеквартально, не позднее десятого числа месяца, следующего за отчетным, обязана представлять в уполномоченный орган информацию о деятельности, составе имущества, об источниках его формирования и о направлениях расходования денег на реализацию социальных проектов.

### **Глава 3. Государственное регулирование и управление в сфере деятельности социально-предпринимательской корпорации**

Статья 9. Компетенция Правительства Республики Казахстан

К компетенции Правительства Республики Казахстан в сфере деятельности социально-предпринимательской корпорации относится:

- 1) разработка основных направлений государственной политики в сфере деятельности социально-предпринимательской корпорации;
- 2) утверждение положения о Специализированном совете по вопросам развития социально-предпринимательских корпораций (далее – Специализированный совет), создание и изменение состава Специализированного совета;
- 3) определение перечня имущества, за исключением земельных участков, подлежащего передаче в оплату уставного капитала (собственность) социально-предпринимательской корпорации;
- 4) утверждение меморандумов об основных направлениях инвестиционной и социальной деятельности социально-предпринимательских корпораций, которые устанавливают в том числе инвестиционные и социальные приоритеты, процедуры отбора проектов, возможные условия, порядок и сроки участия в проектах, количественные ограничения на привлечение заемных средств.

Статья 10. Компетенция уполномоченного органа

1. Уполномоченный орган в сфере деятельности социально-предпринимательских корпораций – государственный орган, осуществляющий государственное регулирование деятельности социально-предпринимательских корпораций (далее – уполномоченный орган).

2. Уполномоченный орган:

- 1) вносит предложения в Правительство Республики Казахстан по основным направлениям деятельности социально-предпринимательской корпорации;
- 2) обеспечивает координацию государственных органов и иных организаций в сфере деятельности социально-предпринимательских корпораций;
- 3) разрабатывает положение о Специализированном совете и является его рабочим органом;
- 4) вносит предложение в Правительство Республики Казахстан по перечню имущества, за исключением земельных участков, подлежащего передаче в уставный капитал (собственность) социально-предпринимательской корпорации;
- 5) ежегодно заслушивает и выносит на рассмотрение Специализированного совета отчеты социально-предпринимательской корпорации об их деятельности, а также планируемых к реализации и реализованных социальных проектах и целевом использовании активов.

Статья 11. Компетенция местных исполнительных органов

К компетенции местных исполнительных органов в сфере деятельности социально-предпринимательской корпорации относится:

- 1) предоставление земельных участков социально-предпринимательской корпорации в соответствии с законодательством Республики Казахстан;
- 2) представление социально-предпринимательской корпорации информации о наличии земельных участков;
- 3) обеспечение передачи социально-предпринимательской корпорации государственных активов (за исключением земельных участков) по решению Правительства Республики Казахстан;
- 4) участие в отборе социальных проектов, реализуемых на территории соответствующего региона.

## Статья 12. Специализированный совет

1. Специализированный совет является консультативно-совещательным органом при Правительстве Республики Казахстан и создается решением Правительства Республики Казахстан.

В состав Специализированного совета входят:  
представители уполномоченного органа и иных государственных органов;  
руководители исполнительного органа социально-предпринимательских корпораций.

В состав Специализированного совета могут входить представители общественных объединений предпринимателей, негосударственных организаций, независимые консультанты и эксперты.

Персональный состав Специализированного совета определяется Правительством Республики Казахстан.

### 2. Специализированный совет:

1) вносит предложения по координации деятельности созданных в Республике Казахстан социально-предпринимательских корпораций;

2) вырабатывает рекомендации по развитию социально-предпринимательской корпорации;

3) вносит на рассмотрение социально-предпринимательской корпорации рекомендации по реализации социальных проектов в соответствующем регионе;

4) ежегодное заслушивание отчета уполномоченного органа о деятельности социально-предпринимательской корпорации, планируемых к реализации и реализованных социальных проектах и целевом использовании активов.

## **Глава 4. Особенности осуществления деятельности социально-предпринимательских корпораций**

## Статья 13. Права и обязанности социально-предпринимательской корпорации

### 1. Социально-предпринимательская корпорация вправе:

1) запрашивать у соответствующих государственных органов информацию о наличии объектов государственной собственности, которые могут быть переданы в оплату уставного капитала (собственность) социально-предпринимательской корпорации;

2) вносить в уполномоченный орган предложения по определению объектов государственной собственности для формирования перечня имущества, подлежащего передаче в уставный капитал (собственность) социально-предпринимательской корпорации.

### 2. Социально-предпринимательская корпорация обязана:

1) осуществлять свою деятельность в соответствии с Меморандумом об основных принципах инвестиционной и социальной деятельности, утверждаемым Правительством Республики Казахстан;

2) осуществлять отбор социальных проектов для реализации в регионе, в котором создана социально-предпринимательская корпорация;

3) предоставлять в уполномоченный орган ежегодный отчет о деятельности социально-предпринимательской корпорации, планируемых к реализации и реализованных социальных проектах и целевом использовании активов;

4) реинвестировать не менее пятидесяти процентов чистой прибыли для реализации социальных проектов в интересах населения тех регионов, в которых она создана;

5) рассматривать обращения граждан и юридических лиц по вопросам деятельности социально-предпринимательской корпорации в соответствующем регионе;

6) ежегодно публиковать в периодических печатных изданиях, распространяемых на территории соответствующего региона, информацию об основных направлениях своей деятельности и реализованных и/или планируемых к реализации социальных проектах.

3. Уставом социально-предпринимательской корпорации могут быть предусмотрены иные права и обязанности, не противоречащие законам Республики Казахстан.

## Статья 14. Взаимодействие социально-предпринимательской корпорации с субъектами частного предпринимательства

1. Социально-предпринимательская корпорация в соответствии с законодательством Республики Казахстан осуществляет взаимодействие с иными



субъектами частного предпринимательства в форме:

- 1) участия социально-предпринимательской корпорации в формировании уставного капитала юридических лиц;
- 2) создания с субъектами частного предпринимательства простого товарищества (осуществление совместной деятельности) или консорциума;
- 3) заключения соглашений на долевое участие в юридических лицах при реализации вещных прав (недропользование, землепользование);
- 4) финансирования деятельности по реализации социальных проектов, отобранных социально-предпринимательской корпорацией;
- 5) иных гражданско-правовых отношений, если иное не установлено законодательством Республики Казахстан.

2. Доля участия социально-предпринимательской корпорации в уставном капитале юридических лиц, создаваемых субъектами частного предпринимательства не может превышать сорока девяти процентов.

#### Статья 15. Особенности осуществления деятельности социально-предпринимательской корпорацией в сфере земельных отношений

1. Для участия в инвестиционных и инновационных проектах местные исполнительные органы по ходатайству социально-предпринимательской корпорации предоставляют земельные участки в оплату уставного капитала (собственность) в порядке, установленном Земельным кодексом Республики Казахстан, из земель, находящихся в государственной собственности. В ходатайстве о предоставлении земельных участков социально-предпринимательской корпорации должны быть отражены характеристики земельного участка, необходимого для реализации инвестиционных и инновационных проектов (местоположение, размеры, целевое назначение).

2. Не допускается отчуждение земельных участков, необходимых для реализации инвестиционных и инновационных проектов, в отношении которых социально-предпринимательской корпорацией направлено ходатайство о предоставлении их в оплату уставного капитала (собственность) в установленном Земельным кодексом Республики Казахстан порядке.

3. В случае принятия местным исполнительным органом решения о выставлении земельных участков на аукцион не позднее пяти рабочих дней со дня его принятия и до его направления на утверждение местным представительным органом местный исполнительный орган должен направить социально-предпринимательской корпорации перечень выставляемых на аукцион земельных участков.

Социально-предпринимательская корпорация в течение десяти рабочих дней должна представить в местный исполнительный орган ходатайство о предоставлении земельных участков (земельного участка) социально-предпринимательской корпорации из представленного перечня либо уведомить об отсутствии намерения в их приобретении.

Земельные участки, в отношении которых социально-предпринимательская корпорация направила ходатайство о предоставлении их в оплату уставного капитала (собственность), исключаются местным исполнительным органом из перечня выставляемых на аукцион земельных участков.

#### Статья 16. Особенности осуществления деятельности социально-предпринимательской корпорацией в сфере управления государственными активами

1. Для участия социально-предпринимательской корпорации в инвестиционных, инновационных проектах центральные и местные исполнительные органы обеспечивают передачу в уставный капитал (собственность) социально-предпринимательской корпорации государственных активов по перечню, утвержденному Правительством Республики Казахстан, за исключением объектов коммунальной инфраструктуры и социальной сферы.

2. Государственный орган, уполномоченный распоряжаться государственным имуществом до начала подготовки к приватизации обязан представлять в уполномоченный орган перечень объектов республиканской и коммунальной собственности, предполагаемых к приватизации.

Не позднее тридцати календарных дней со дня получения информации уполномоченный орган направляет в государственный орган, уполномоченный распоряжаться государственным имуществом перечень объектов республиканской и коммунальной собственности, которые необходимо передать в социально-

предпринимательскую корпорацию.

3. Не допускается отчуждение объектов государственной собственности, запрошенных для социально-предпринимательской корпорации для реализации инвестиционных и инновационных проектов, до принятия Правительством Республики Казахстан соответствующего решения.

## **Глава 5. Реализация социальных проектов**

Статья 17. Социальные проекты, участником которых выступают социально-предпринимательская корпорация

1. Социально-предпринимательская корпорация в целях определения приоритетности реализации социальных проектов региона проводит мониторинг потребностей социального развития региона путем опроса населения, анализа предложений местных исполнительных, представительных органов, органов местного самоуправления и неправительственных организаций.

Социально-предпринимательская корпорация по результатам проводимого мониторинга потребностей социального развития региона ежегодно утверждает перечень социальных проектов, подлежащих реализации в регионе.

2. Отбор социальных проектов, подлежащих реализации, осуществляется по критериям социальной значимости и приоритетности с учетом особенностей социально-экономического развития региона. При этом должны отбираться социальные проекты, осуществление которых не предусмотрено за счет средств республиканского и местных бюджетов.

Приоритет при отборе социальных проектов должен отдаваться проектам в сфере социальной защиты населения, медицины, образования, защиты материнства и детства, экологии, спорта, культуры, развития коммунальной инфраструктуры регионов.

3. С инициативой по реализации социальных проектов имеют право выходить граждане Республики Казахстан, местные исполнительные, представительные органы, органы местного самоуправления и неправительственные организации региона, в котором создана и осуществляет свою деятельность социально-предпринимательская корпорация.

4. При ежегодном отборе социальных проектов, подлежащих реализации, социально-предпринимательская корпорация должна учитывать собственные финансовые возможности.

5. Отбор исполнителей по реализации социальных проектов осуществляется в соответствии с законодательством Республики Казахстан о государственных закупках.

## **Глава 6. Реорганизация и ликвидация социально-предпринимательской корпорации**

Статья 18. Реорганизация социально-предпринимательской корпорации

Социально-предпринимательская корпорация реорганизуется решением Правительства Республики Казахстан в соответствии с Гражданским кодексом Республики Казахстан с учетом особенностей, установленных законодательным актом Республики Казахстан об акционерных обществах.

Статья 19. Ликвидация социально-предпринимательской корпорации

1. Социально-предпринимательская корпорация ликвидируется решением Правительства Республики Казахстан по поручению Президента Республики Казахстан.

2. Собственником имущества ликвидируемой социально-предпринимательской корпорации является Правительство Республики Казахстан.

3. После удовлетворения требований всех кредиторов, доходы от реализации оставшегося имущества подлежат направлению на социальное развитие региона, в котором была создана социально-предпринимательская корпорация, если иное не предусмотрено решением Правительства Республики Казахстан.

## **Глава 7. Заключительные и переходные положения**

Статья 20. Переходные положения

Юридические лица, зарегистрированные до введения в действие настоящего

Закона с использованием в своих наименованиях слов "социально-предпринимательская корпорация" и не соответствующие требованиям пункта 1 статьи 1 настоящего Закона, подлежат государственной перерегистрации в течение трех месяцев со дня введения в действие настоящего Закона в порядке, установленном законодательством Республики Казахстан.

Статья 21. Порядок введения в действие настоящего Закона  
Настоящий Закон вводится в действие по истечении десяти календарных дней со дня его первого официального опубликования.

*Президент  
Республики Казахстан*

Приложение 4

Объемы  
привлечения иностранных инвестиций в экономику  
Республики Таджикистан на период до 2015 года  
(тыс, долл. США)

2000г.	2001г.	2002г.	2003-2005 годы			2006-2015 годы			2001 - 2015гг.
			2003год	2004год	2005год	2006 - 2010гг.	2011 - 2015гг.		
Сельское хозяйство									
4000	4492,5	1673,9	10816,8	10816,8	10130	56030	11000	104960	
Ирригация и водоснабжение в сельской местности									
216	233,4	9582,4	8112,6	7397	7398,6	9000	-	41724	
Водоснабжение и система городской канализации									
-	154,2	170,3	6243	8943	13489,5	19500	-	48500	
Образование									
1466,7	883,3	11630	10935	7350	8850	19900	-	59548,3	
Здравоохранение									
522	1357,7	6859,4	5140	1382,9	7000	23000	-	44740	
Социальный сектор									
10155,2	1461,8	2250	4933	2500	7000	19400	-	37544,8	
Легкая промышленность									
-	-	-	1000	1000	3000	10950	10500	26450	
Тяжелая промышленность									
-	520	5600	12600	34350	41350	98920	104860	308200	
Добыча и переработка драгоценных и полудрагоценных металлов									
-	-	-	-	-	6500	38000	160900	205400	
Нефтегазовая отрасль									
-	-	-	2286	1150	963	41000	442900	488299	
Транспорт									
3634,5	5433,2	19015,6	24971,4	28971,4	30848,9	369755	127255	606250,5	





## **РАЗРАБОТКА СКООРДИНИРОВАННЫХ НАЦИОНАЛЬНЫХ ТРАНСПОРТНЫХ СТРАТЕГИЙ**

**РЕСПУБЛИКА КАЗАХСТАН, КЫРГЫЗСКАЯ РЕСПУБЛИКА,  
РЕСПУБЛИКА ТАДЖИКИСТАН, РЕСПУБЛИКА ТУРКМЕНИСТАН,  
РЕСПУБЛИКА УЗБЕКИСТАН**

**Частно-государственное партнерство (ЧГП) в  
сфере строительства автомагистралей**



**НОМЕР КОНТРАКТА ПРОЕКТА: EUROPEAID/122076/C/SER/MULTI**

ЧАСТНО-ГОСУДАРСТВЕННОЕ  
ПАРТНЕРСТВО (ЧГП) В СФЕРЕ  
СТРОИТЕЛЬСТВА  
АВТОМАГИСТРАЛЕЙ  
*(Основа – инструментарий  
Всемирного Банка)*

# ДЛЯ ЧЕГО ВСТУПАТЬ В ЧГП В ЦЕЛЯХ СТРОИТЕЛЬСТВА АВТОМАГИСТРАЛЕЙ ?

## Дефиниции ЧГП

- **Частно-государственное партнерство (ЧГП)** - это долгосрочное сотрудничество государственного сектора (гос.организации или ведомства) и частных компаний, направленное на достижение общей цели (т.е. реализация проекта в сфере развития автомобильных дорог), каждый из которых одновременно преследует свои собственные интересы. В ЧГП каждый партнер:
  - участвует в процессе проектирования автомобильной дороги;
  - вносит свой вклад в ресурсном финансировании, управлении и техническом содействии, требуемом для осуществления и эксплуатации проектных мощностей в соответствии с сопоставимыми преимуществами каждого из партнеров
  - делит (сокращает) риски, имеющие отношение к проекту, и получает выгоду от конечных результатов, достигнутых проектом.
- В партнерстве государственный сектор обычно представлен автодорожным ведомством, а частный – компанией (-ями) или консорциумом компаний, автодорожными операторами, консультантами, предпринимателями и/или финансовыми организациями



- Ключевые аспекты

- Общая неспособность содержать и развивать сети автомобильных дорог в странах Центральной Азии
- Потребность в стабильном финансировании (не подлежит ежегодным правительственным бюджетным сдерживаниям)
- Успех ЧГП зависит от приемлемости порядка «выплат со стороны пользователей» (сборы)
- Разделение между «клиентом» и «производителем» (т.е. заключение контракта с частным сектором на реализацию и эксплуатацию со стороны государства в качестве курирующего органа/инспектора/менеджера)

- Преимущества, ожидаемые ЧГП в сфере строительства автомагистралей

- Повышенный уровень эффективности и инновации в ходе реализации проекта и дальнейшей эксплуатации
- Сокращенный масштаб в гос.секторе – высвобождение ограниченных бюджетных средств в пользу иных целей (там, где частное инвестирование неприемлемо)
- Уменьшение риска для гос.сектора - передача доли риска партнерам из частного сектора
- Проекты выходят из-под бюджетного контроля, тем самым облегчая проблемы фискального характера
- Лучшее реагирование на нужды пользователей дорог
- Более эффективная мобилизация финансовых ресурсов

- Почему частный сектор, вероятно, более эффективен, чем государственный?

- Позволяет избежать политического вмешательства в рабочий процесс
- Позволяет избежать бюджетные сдерживания гос.сектора
- Недостаток навыков работы в гос.секторе
- Более гибкие положения о закупках – повышает скорость реализации
- Стимулирует конкуренцию и, следовательно, сокращает стоимость, одновременно повышая уровень сервисного обслуживания
- Предоставляет стимул к получению прибыли – тем самым мотивируя большую эффективность
- Гибкость в урегулировании ситуаций в меняющихся условиях
- Лучший доступ к технологиям

- Альтернативные варианты ЧГП

1. **Контракты на тех.содержание и управление**

- Контракты на тех.содержание, основанные на количественном показателе
- Контракты на тех.содержание, основанные на реализационном компоненте
- Контракты по управлению

2. **Концессии** (наш основной интерес).

Правительство уполномочивает частную компанию (концессионера) на предмет несения ответственности за предоставление и поддержание оговоренного уровня сервисного обслуживания пользователей дорог и взимания соответствующих сборов с них

## • Различные виды концессий

1. **Концессии на эксплуатацию и поддержание** – частный сектор эксплуатирует и поддерживает существующую автомобильную дорогу, взимает сборы с пользователей дороги в целях приближения к более усовершенствованному уровню исполнения
2. **Схема: строительство, эксплуатация и передача (ВОТ)** – вид концессии. Наш основной интерес. Концессионер-частник финансирует, строит, эксплуатирует и поддерживает автомобильную дорогу. Он осуществляет сбор пошлин с пользователей дороги. В конце эксплуатационного периода (возможно через 20-30 лет) активы передаются государству. Требуются высокие первоначальные инвестиции и как следствие - длительный концессионный период. Высокий риск для проекта в долгосрочном периоде, неопределенные грузовые объемы, новизна понятия «платных дорог» в республиках ЦА

- Условия успеха проектов ЧГП в сфере строительства автомагистралей

- Будет ли платная система способствовать получению достаточных объемов доходов для покрытия инвестиционных издержек?
- Приемлема ли платная система для пользователей дорог?
- Потребность в эффективном сочетании частных отечественных и зарубежных компаний.
- Потенциал и способность местных частных секторов строительной, финансовой и консалтинговой сферы? Масштаб конкуренции?

- Условия для успешной реализации проектов ЧГП в сфере строительства автомагистралей - продолжение

- Существование благоприятных условий для бизнес-среды, в законодательной сфере и политике?
- Частным компаниям требуется увидеть то, что государство на самом деле берет обязательство перед проектом
- Роль государства – содействие в стабилизации и обеспечении конкурентных условий

- Ключевые проблемы

- Формула ЧГП в рамках стр-ва дорог местного или городского значения проблематична по причине затруднения по исключению пользователей, не оплачивающих пошлины
- ЧГП проблематично там, где наблюдаются чрезмерные скопления или загрязнение воздуха – обычно здесь требуется вовлечение государства
- Введение платного соединения в противопоставление бесплатным сетям – по определению, большой риск
- Если транспортные потоки находятся на низком уровне, вероятнее всего, доходность также будет низкой



- Ключевые проблемы - продолжение

- Снижение нагрузки в зонах чрезмерного скопления и на иных существующих дорогах посредством диверсификации трафика - экономически выгодно. Однако, данная выгода не способна «задерживаться» в статьях дохода операторов платных дорог
- Лучше начать с простых проектов. Подход поэтапного развития.
- Государство должно выбирать проекты, «привлекательные» для банков, которые соответствуют экономическим, социальным, природоохранным целям, а также обеспечивают безопасность, т.е. проекты должны быть достаточно доброкачественными и привлекательными для кредитования со стороны банковского / финансового сектора

- Потенциальные риски для частного сектора в проектах строительства автомагистралей по схеме BOT

- **Фоновые риски**

- Политические, нормативно-правовые риски
- Кредитно-денежные риски, риски варьирования курса обмена валют и макроэкономические риски

- **Риски по затратам**

- Риск подготовки проекта
- Социальная приемлемость проекта
- Риски проектирования
- Риски при выполнении строительных работ
- Риски при управлении проектом
- Риски технической эксплуатации

- Потенциальные риски для частного сектора в проектах строительства автомагистралей по схеме ВОТ - продолжение

- Риск по получению прибыли
  - Платежи устанавливают уровень, который не максимизирует прибыль
  - Государство строит конкурентное соединение
  - Объем грузовых потоков завышен
  - Государство или общественность оказывают прессинг в целях снижения ставки пошлины за пользование дорогой

- Потенциальные риски для частного сектора в проектах строительства автомагистралей по схеме ВОТ-  
продолжение

- Всем проектам присуще то, что их риски детально оцениваются всеми партнерами до момента реализации проекта
- Покуда от частного сектора ожидается только готовность взять на себя свою часть рисков – все это не укладывается в рамки интересов частного сектора, государство или общество будут представлять угрозу для такого проекта
- Если риск слишком высок, частный сектор потребует и высокую премиальную ставку по рискам в форме завышенных ставок-сборов за пользование дорогой (подразумевая пониженные экономические выгоды) и/или дорогостоящие гарантии и «протекцию» со стороны государства

- Платные дороги – Финансовая оценка в противопоставление экономической

- Уровень ставки пошлины, что максимизирует финансовую отдачу в пользу оператора (обладающего монопольной властью), может быть слишком завышенной и привести к оттоку транспортных потоков в направлении альтернативной бесплатной дороги, что может быть экономически невыгодно.
- Дорога общего значения (бесплатная дорога), которая вероятно, обладает низкой пропускной способностью, пониженным уровнем сервисного обслуживания, и, получающая меньшую тех.поддержку по содержанию, сталкивается с большими транспортными потоками, которые не выгодны экономически, тогда как новая дорога в то же время недостаточно востребована

- *Платные дороги – Финансовая оценка в противопоставление экономической - продолжение*
  - Таким образом, обычно существует компромисс между финансовыми и экономическими выгодами – государству следует пытаться обеспечить приемлемый баланс между ними
  - Существенным моментом является получение «правильной» идеи о «готовности пользователей платить» (WTP) для того, чтобы можно было установить эффективную ставку пошлины. Однако, WTP очень трудно просчитать, и это в результате есть расчет эластичности спроса
  - Данный WTP-показатель (со позиции спроса) следует сравнивать с требуемыми ставками пошлины с позиции затрат. (т.е. требуемые уровни пошлин с текущими расходами)
  - Существуют несколько методов исчисления показателя WTP, например, принцип сбережения времени; кривая отклонения коэффициента; и даже официальные опросы касательно предпочтений

## • Функции государственного сектора

- Государство является рычагом для обеспечения конкурентной среды и блюстителем порядка в деле поддержания безопасности на дорогах и защиты интересов общества
- Несет ответственность за управление землепользованием и вопросы переселения
- Обеспечивает максимизацию экономических выгод (чистой прибыли) от автодорожных проектов. По существу, это обычно означает максимизацию эксплуатационных транспортных затрат (VOC), времени в пути, уровня сервиса и ДТП-сбережений. Снижение уровня бедности и сведение к минимуму степень влияния на окружающую среду – также очень важны
- Обеспечивает участие государства в планировании автодорожного процесса
- Устанавливает рамки для стратегического автодорожного сетевого планирования (20-30 лет), в течение которого следует наладить работу на эксплуатируемых частных платных дорогах
- Иными словами, проект платных дорог должен исходить из стратегической приоритизации процедур проведения исследования – а не от невостребованного подхода со стороны частного спонсора. Коридор, примерные меры регулирования, масштаб приобретаемого земельного участка и расчетные затраты на строительство - все это следует принять во внимание правительству до того, как обращаться к частному сектору.

- Функции государственного сектора – продолжение

- Установление подходящих правовых, институциональных и технических рамок
  - Сокращение задач исполнительного характера (поставщик услуг более не требуется)
  - Более коммерческий подход
  - Больше мер по планированию и содействию
  - Потребность в большем количестве финансового и инженерного персонала, обладающего опытом в сфере управления контрактами, в правовых и судебных процедурах
- Правовая экспертиза – формулирование проектов процедур закупок и контрактов ЧГП, принципов распределения рисков, разрешения споров, упорядочение прав на собственность иностранных граждан, и т.д.



- Функции государственного сектора – продолжение

- Финансовая экспертиза – финансовое моделирование, структуризация долгов и т.д.
- Техническая экспертиза – индикаторы выполнения; конкурентные тендерные процедуры; управление контрактом и контроль; удовлетворение со стороны мониторингового пользователя; регулирование пошлин, уровня сервиса, безопасности и т.д.
- Государство должно осуществить свой собственный транспортный анализ спроса, включающий:
  - Обзоры «отправление – назначение» и матрицы;
  - Прогнозирование
  - Распределение
  - Ассигнование (принимая во внимание чувствительность движения к ставкам пошлин);

В ЧГП - что еще более важно – необходимо принять во внимание альтернативные «бесплатные» маршруты и влияние платежей на спрос.

- Потребуется интенсивный тренинг персонала гос.сектора во многих сферах, упомянутых выше, которые являются относительно новыми для государства.

## • Согласование целей

### Цели правительства

- Завершение проекта, согласно государственных спецификаций, как можно скорее
- Адекватные меры безопасности на дорогах
- Минимизация использования государственных фондов или займов
- Передача риска от гос.сектора частному
- Максимизация экономических и социальных выгод

### Цели частного сектора

- Максимизация прибылей
- Сохранение предельного контроля проекта как можно дольше

Данные цели, различающиеся между собой, требуют согласования в процессе распределения рисков

## • Государственная поддержка и гарантии

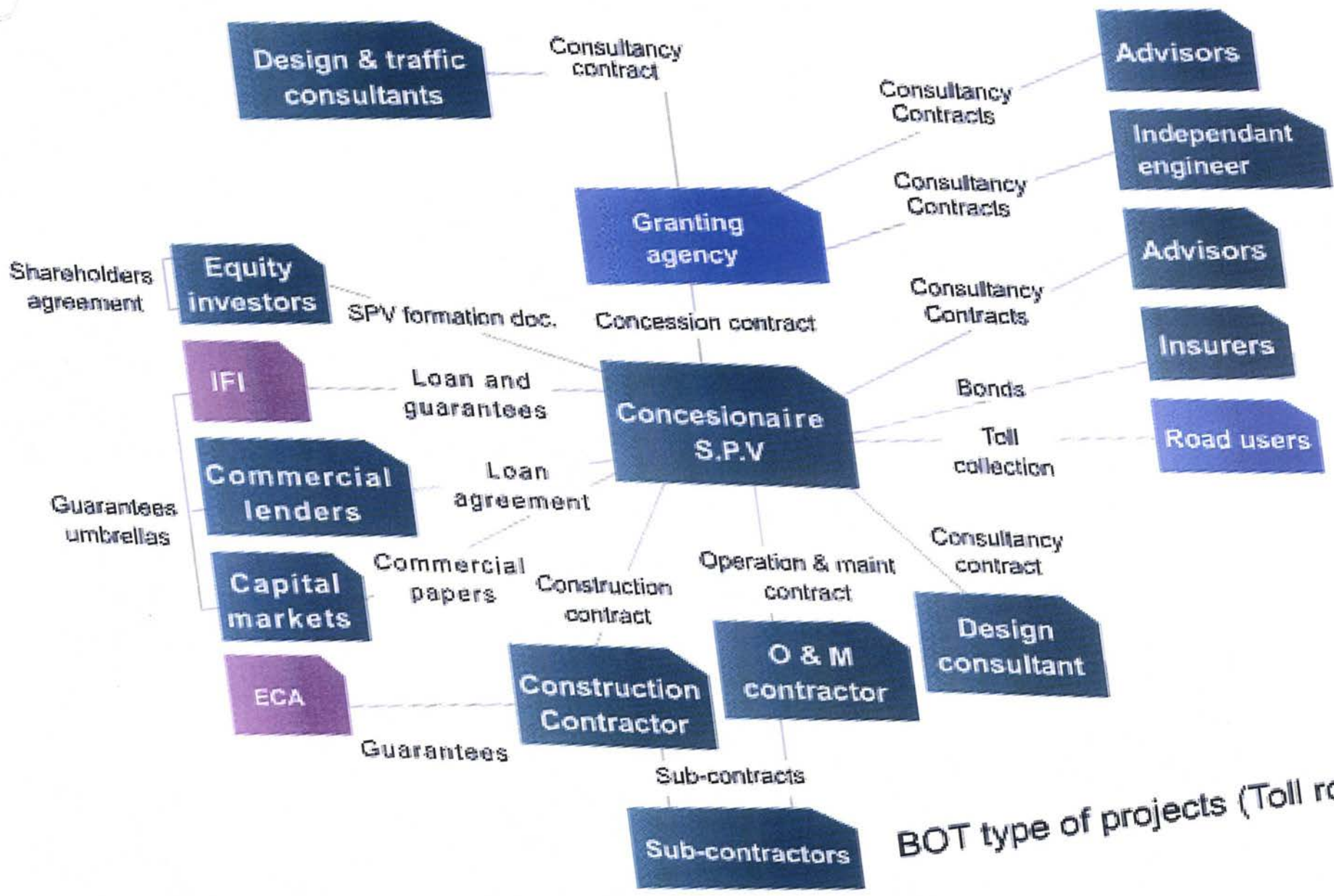
- В отношении некоторых платных автодорожных проектов невозможно избежать поддержки со стороны государства – особенно в странах ЦА, где транспортное движение и доходы сравнительно низки
- Данная поддержка может быть выражена в форме промежуточных налоговых послаблений, субсидированных займов, смягчения ставки НДС, предоставление земли, возможных капитальных дотаций и т.д.
- Однако, любой вид субсидий или гарантий, имеющий отношение к транспортным объемам, следует отклонять – потому что неблагоприятные результаты скажутся на стимулировании и эффективности частного сектора. Частный сектор не будет разделять свою часть рисков
- Для государства также будет затруднительным дать гарантию в том, что не будут строиться другие дороги в будущем, которые привлекут к себе дорожные потоки из проектной дороги

## • Законодательные рамки

- До того, как приступить к разработке контрактных рамок ЧПП, должно существовать законодательство, обеспечивающее право присуждения концессий частным компаниям, в целях осуществления строительства, эксплуатации и взимания платежей в рамках автомагистральных проектов
- Наиболее важным являются законы об иностранном инвестировании – контроль противостоит поощрению иностранных инвестиций
- Закон о закупках – процесс тендерного конкурса, и процесс присуждения контракта должен быть понятен всем потенциальным заявителям – тем самым внушая доверие касательно честного и транспарентного отбора
- Закон о платных дорогах/ закон о концессиях – концессионный договор - есть основание любого проекта ЧПП. Государству потребуется опубликовать особое законодательство, позволяющее государственному сектору передать некоторые из своих полномочий частному. Обычно, законы идентифицируют гос. ведомство, ответственное за прослеживание хода реализации проектов платных дорог – тендерные процедуры, условия концессий, методы финансирования и т.д.
- Законы разрешения споров, включая международный арбитраж, законы конвертации валют и налогообложения – также играют важную роль. 22

- Институциональные отношения в рамках проектов ЧГП, осуществляемые в сфере строительства автомагистралей

- Нижеследующая структурная схема показывает типичные взаимоотношения между игроками государственного и частного секторов, вовлеченными в ЧГП в рамках проекта платной дороги по схеме BOT.
- SPV = Транспорт особого назначения (или компания)
- В процесс вовлечено множество действующих лиц, каждый из которых имеет свои собственные цели и интересы



BOT type of projects (Toll road)

## • Организация и подготовка проекта ЧГП

- Потребность в “чемпионах” – от ключевых ведущих лиц в правительстве требуются демонстрация большой заинтересованности и продвижение проекта
- Организация Координационного Комитета – при содействии консультантов, он сможет:
  - Представить концессионное соглашение;
  - Представлять проект на рынке для общества и покупателей;
  - «Проталкивать» проект к утверждению;
- Координационный Комитет проекта предоставит рекомендации по утверждению, по-крайней мере, пяти документов:
  - Стратегии ЧГП;
  - Положениям о закупках;
  - Пре-квалификации участников торгов;
  - Проекта контракта;
  - Присуждения контракта;

- **Основные типовые этапы проведения двухкомпонентного тендерного процесса в рамках концессий ЧГП**

1. Подготовка процесса – создание Координационного Комитета и процесс разъяснительного утверждения
2. Пре-квалификация – подготовка соответствующих документов; реклама; рассылка пре-квалификационных документов; оценка заявок; информирование отобранных компаний
3. Ранняя подготовка проекта концессионного соглашения – консультация, требуемая от отечественных и зарубежных консультантов по правовым вопросам. Все это будет включено в тендерную документацию
4. Консультации - выявление будущих ожиданий участников тендера на раннем этапе, включая комментарии-оговорки касательно пилотных соглашений о концессиях



5. Тендерный этап 1
  6. Разъяснение и дополнение тендерных документов
  7. Тендерный этап 2
  8. Присуждение, обсуждение условий и подписание
- Двухкомпонентная процедура позволяет рассмотреть технические альтернативы и варианты, предлагаемые в рамках этапа 1, до момента реального отбора

## ● Критерии тендерной оценки

- Информация о конкурентных тендерах должна быть запрошена у частного сектора. Критерии отбора победителя должны включать нижеследующее:
  - Самую низкую ставку за пользование дорогой (варианты должны контролироваться государством в течение эксплуатационного периода в соответствии с согласованной формулой расчета инфляции, скачков курса валют и т.д.)
  - Самый высокий уровень сервиса (включая обязательство по приемлемым уровням тех.содержания и безопасности)
  - Самый короткий концессионный период (до момента передачи государству)
  - Финансовую способность (включая предпочтения по более высокой объективности / суммарным обязательствам к суммарным активам)
  - Предыдущий опыт проектов платных дорог по схеме ВОТ
  - Способность к реагированию на тендерные спецификации, и т.д.



## **РАЗРАБОТКА СКООРДИНИРОВАННЫХ НАЦИОНАЛЬНЫХ ТРАНСПОРТНЫХ СТРАТЕГИЙ**

**РЕСПУБЛИКА КАЗАХСТАН, КЫРГЫЗСКАЯ РЕСПУБЛИКА,  
РЕСПУБЛИКА ТАДЖИКИСТАН, РЕСПУБЛИКА ТУРКМЕНИСТАН,  
РЕСПУБЛИКА УЗБЕКИСТАН**

**Частно-государственное партнерство (ЧГП)  
в сфере автодорожного транспорта**



**НОМЕР КОНТРАКТА ПРОЕКТА: EUROPEAID/122076/C/SER/MULTI**

## **Проекты инфраструктурного строительства по формуле «частно-государственное партнерство (ЧГП)» в сфере автодорожного транспорта<sup>1</sup>**

### **1 Прямые выплаты против косвенных в процессе пользования автодорожной инфраструктурой**

Некоторые инфраструктурные объекты, например, порты и аэропорты – наиболее приемлемы для вхождения частного сектора, чем другие. Получаемые доходы с пользователей обычно позволяют данным объектам функционировать на самофинансировании; и новые вложения могут, в целом, быть подтверждены посредством финансовой оценки.

Однако, положение об автодорожной инфраструктуре, которое традиционно подразумевает деятельность государственного сектора, более сложный элемент. Обычно не существует ясности происхождения полученных прямых доходов. Сборы с пользователя дорог являются косвенными (обычно они не взимаются непосредственно на участке используемой дороги), и включают в себя налог /сборы/пошлины на топливо и сборы по регистрации/лицензии на транспортное средство. Однако в некоторых странах существуют платные автодороги и магистрали, представляющие прямые отчисления.

Данный документ будет главным образом рассматривать аспект платных дорог. Он считается наиболее проблематичным подсектором, так как имеет отношение к потенциальному вовлечению механизма ЧГП в автомобильные перевозки.

Также в данном рабочем документе внимание будет сконцентрировано на вопросах строительства, финансирования и эксплуатации автомобильных дорог, потому что передача данных видов деятельности (восстановление дорог и их техническое

---

<sup>1</sup> Данный документ сфокусирует особое внимание на экономической рациональности касательно ЧГП в секторе автодорожной инфраструктуры. Предпосылки относительно политической, правовой, нормативной, социальной и деловой обстановки были охвачены в рамках предыдущих рабочих документов.

содержание) на контрактной основе частному сектору – являются обычным явлением во многих странах мира.

## **2 Логистические центры**

Иной разновидностью объектов автодорожной (или интермодальной) инфраструктуры являются логистические центры. Однако данный аспект будет определять основную тематику предстоящего проекта по осуществлению детального ТЭО, запланированного к финансированию из бюджета ЕК; он являлся центральным вопросом в рамках осуществленного отчета по предварительному сканированию лог.центров (центров грузообработки), представленного в рамках текущего проекта<sup>2</sup>. В Казахстане, где расположено преобладающее количество региональных логистических центров (или грузовых терминалов), их владельцами полностью являются компании частного сектора.

## **3 Схемы: строительство, эксплуатация и передача в пользование (ВОТ) и платные междугородние дороги**

*Ситуация по участию частного сектора в сфере автомобильных дорог*

Правительства многих стран, например, Франции, Италии, Испании, Китая, Филиппин и Вьетнама взаимодействуют с частным сектором в сфере создания автодорожной инфраструктуры (по вопросам финансирования, строительства и эксплуатации/тех.содержания). Для этого существуют две основные причины:

- (а) убеждение, что частный сектор - наиболее эффективный и рациональный элемент с точки зрения затрат в данной сфере, чем государственный; и/или

---

<sup>2</sup> Детальный анализ относительно логистических центров включен в рабочий документ «Индустрия грузового экспедирования»

(б) факт в подтверждение того, что некоторые правительства (особенно в развивающихся странах) находят затруднительным процесс изыскания необходимых фондов финансирования касательно данного вида инвестиции – потому что либо государственному сектору требуются заемные средства, либо существует напряженность по балансу платежей. Частный сектор констатирует собой дополнительный источник мобилизации капитала.

#### *Максимизация благосостояния*

Первостепенной целью Правительства должно быть максимальное увеличение экономического благосостояния своих сфер – в случае автодорожного инвестирования это означает максимизацию накоплений чистой прибыли от эксплуатационных транспортных затрат (ЭТЗ) и времени в пути, ДТП и т.д. (подлежит, помимо прочего, минимизации природоохранных ущербов). В условном анализе затрат-прибылей гос.сектора по новым инвестициям в сферу автомобильных дорог, это достигается посредством классификации потенциальных проектов согласно их NPV/C-соотношению<sup>3</sup>, а также осуществления отбора данных проектов к дальнейшей имплементации до полного освоения выделенного бюджета.

#### *Относительная эффективность и нехватка государственных средств*

Проблема возникает тогда, когда правительства не могут предоставить дополнительные фонды финансирования, необходимые в целях реализации большого количества жизнеспособных с экономической точки зрения проектов - по крайней мере, даже по приемлемой кредитной ставке возврата. Обычно, когда какое-либо правительство получает по займу дополнительные средства от международных или отечественных финансовых рынков, оно считает более легким и менее затратным способом занимать средства в пользу проектов с высокой потенциальной **финансовой** ставкой возврата (с точки зрения прибылей

---

<sup>3</sup> Чистая приведенная стоимость экономических выгод (расчет в соответствии с возможностью государства выплачивать свою ставку стоимости капитала), поделенная на ставку стоимости проекта.

оператора), а также с высоким показателем **экономической** отдачи (с точки зрения прибылей от ЭТЗ и сокращения времени в пути для всех пользователей дорог).

Хотя правительство может посчитать финансирование высоковольтного инвестирования автомобильных дорог трудной задачей, это не обязательно может быть воспринято как то, что частный сектор сможет предоставить его по более низким ставкам. Даже, если частная фирма по существу более эффективна в обеспечении транспортной инфраструктуры, чем государственное агентство, потребуются страховые премии по прибылям и рискам, что может вылиться в завышенные ставки (платежи) для пользователей дорог и, вследствие этого, меньшими экономическими выгодами.

Повторяясь, аргументация касательно основ экономической эффективности в целях стимулирования привлечения инвестиций частного сектора в большем масштабе - прекрасно сбалансирована. Это поможет достичь возрастающую степень эффективности в строительстве и эксплуатации/тех.содержании и тем самым снизить затраты, а также компенсировать соответствующие потребности для получения достаточных прибылей, способствующих выплате вознаграждений учредителям частного сектора. Последнее условие обычно по ожиданиям должно приносить более высокую ставку возврата, чем возможные затраты капитала из государственных фондов. Также существует мнение, что если учредителю необходимо оформить заем на большую сумму средств, необходимых для строительства, т.е. если его долг/соотношение собственного капитала к общей сумме активов велик, то следовательно его кредитные ставки возврата будут выше, чем те, что получит государственный сектор. Затраты частного учредителя и соответственно уровни его ожидаемых доходов и прибылей также будут выше по этим причинам.

#### *Плата за пользование дорогой*

Ставки оплаты за пользование магистральными дорогами снижают **экономические** выгоды. Данная мера часто применяется по отношению к услугам высокого уровня

(SLS) – довольно дорогостоящим – на участках междугородних и пригородных шоссе, в целях обеспечения поступления прибылей в бюджет государственного или частного провайдера услуг/оператора. Однако, по определению, это влечет за собой потерю экономических выгод, так как данные платежи превышают предельные затратные ставки за пользование дорогой (последнее фактически равно нулю) и некоторые потенциальные пользователи дорог по этой причине воздерживаются от необходимости пользования дорогой в связи с введенным платежом. Это означает, что владельцы транспортных средств зачастую предпочитают оставаться на старой бесплатной дороге, которая может простираться в объезд через города, и таким образом приобретая характеристику дороги повышенной ставки внешних затрат, чем воспользоваться случаем и использовать новый прямой путь. Также спорно то, что если платная дорога не перегружена, то **экономически** неэффективно взимать пошлины за ее использование и сохранять трафик движения вне её.

Относительно высокий уровень дорожного движения и ставки за пользование дорогой требуются в целях обеспечения функциональной **финансовой** жизнеспособности платных дорог.

Обычным условием введения новой платной дороги во всех странах мира является параллельное предоставление альтернативной бесплатной дороги, и таким образом, те пользователи дорог, которые не желают платить за более высокие ставки сервисных услуг, предоставляемые на платных дорогах, могут воспользоваться бесплатными.

Ставки оплаты - довольно дорогая форма обеспечения доходов. Они подразумевают значительные финансовые и эксплуатационные затраты, а также потенциально высокие **экономические** издержки (задержки движения у кабин выплаты пошлины, сниженный уровень сервиса вследствие необходимости минимизации входных и выездных пунктов, а также отклонение трафика движения в параллельные, свободные от необходимости оплаты, пути – даже если движение



на платных дорогах бы могло осуществляться по заниженным экономическим затратам).

Однако, пошлины за пользование все же имеют преимущество, они способны локализовать ценообразование по сравнению со случаями с возможными сборами/пошлинами на топливо. Они поэтому более объективны с точки зрения визуальности оплаченных услуг лучшего качества, за которые пользователи платят больше, но и реально видят их. Первоначально наблюдается тенденция сопротивления со стороны пользователей, так как ими воспринимается тесная связь между выплачиваемыми ставками и самим сервисом - не существует склонности сближения к общим государственным прибылям или к автодорожным проектам в другой части страны. Также взимание пошлин за пользование дорогой предоставляет дополнительную возможность сбора взносов с иностранных транспортных средств. Таким образом, платежи за пользование дорогой сохраняют свое положение так долго, насколько благоразумно они используются. В целом, полагается, что данные платежи следует ограничительно применять на ясно продуманных, интенсивно загруженных основных маршрутов, особенно тех, на которых наблюдается высокий уровень движения транспорта, курсирующего на дальние расстояния и в международном сообщении. Особое внимание должно быть уделено требованиям соблюдения невысокого фиксирования ставки пошлины, чтобы значительные объемы грузов дальнего расстояния не переходили на параллельные дороги местного значения.

#### *Государственные гарантии*

Там, где предусматривается новое проектное строительство автодороги в целях обеспечения достаточных финансовых прибылей, удовлетворяющих частный сектор – что вероятно и происходит во многих частях Центральной Азии, где все же доходы и поэтому готовность выплачивать пошлины за пользование дорогами заметно ниже, чем в развитых странах – от правительства может потребоваться гарантия в целях обеспечения всех или некоторых требуемых прибылей в пользу частного сектора, согласного на финансирование подобного проекта.

При данных обстоятельствах предоставление необходимых финансовых средств со стороны частного сектора может облегчить давление на государственные фонды в краткосрочном периоде в ходе осуществления строительных работ. Но допуская предоставление в конечном итоге гарантии (субсидии), создается ситуация с большей степенью необходимости в последующих государственных финансовых средствах, как только начнется эксплуатация объекта. Что более важно, государственная гарантия означает то, что частный оператор может более не заботиться о жизнеспособности проекта, так как его убытки будут покрыты государственной гарантией. Многие строительные компании, поддержанные частными банками, очень рады получить возможность организовать частное финансирование для автодорожных проектов при обстоятельствах, когда любые нехватки будут компенсированы на уровне, не ниже прогнозируемых доходов. Они будут с большей неохотой осуществлять реализацию данных проектов под свои собственные риски, так как риск проекта не распространяется на частный сектор, что является одной из основных причин, способствующих его вовлечению.

Частный учредитель автодорожного проекта может в резонной степени потребовать от правительства гарантий в том, что права на проект не будут отчуждены до конца периода франчайзинга (если таков существует), и что его способность установить ставку платежей таким образом, чтобы максимизировать доходы, не будет своевольно лимитирована по политическим причинам. Однако, если учредитель еще дополнительно потребует гарантий правительства относительно прибыли, это означает, что предположительно он не уверен в достаточной степени жизнеспособности проекта, чтобы рисковать своими собственными финансовыми средствами. Правительству не следует предоставлять никаких гарантий по отношению к другим конкурентным или дополнительным инвестиционным проектам дорожного строительства или тех.содержания параллельных дорог. Правительству следует проводить обсуждение условий жестко, но все же одновременно в духе доброжелательности. Формирование своего собственного мнения по данным вопросам, а также осуществление

строительных работ соответственно из расчетов своих фондов риска – остается прерогативой учредителя.

При некоторых довольно непривычных обстоятельствах (см.ниже), где потенциальный автодорожный проект должен, по ожиданиям, предоставить высокие экономические, но низкие финансовые выгоды, считается предпочтительным, если правительство само предоставит все для дороги, чем субсидирует ее обеспечение частному сектору.

#### *Критерии тендерной оценки*

Если принято решение развиваться согласно процедуре ЧПП-ВОТ, среди частного сектора должны быть объявлены тендерные конкурсы. Критерии выбора победителя должны включать нижеследующее:

- самый низкий уровень пошлин (варианты должны контролироваться государством в ходе эксплуатационного периода в соответствии с принятой формулой относительно инфляционных исчислений, колебаний валюты, и др.);
- высокий уровень сервисного обслуживания (включая обязательство соблюдения тех.содержания на минимальном уровне);
- максимально укороченный период франчайзинга (до момента передачи государству);
- финансовая сила;
- опыт;
- соответствие тендерным спецификациям, и т.д.

#### *Деятельность частного сектора в рамках эксплуатационного периода*

Альтернативным условием для частного сектора является подписание контракта на осуществление исключительно эксплуатационных функций и услуг по тех.содержанию платных автомобильных дорог на той основе, что частый сектор

будет исполнять данные условия более эффективным способом. Но это опять таки не соответствует одной из главных целей положений частного сектора разделить основной риск (возврат капитальных затрат), а также ставки вознаграждения.

*Заключения по положению по частному сектору и ставкам платежей за пользование дорогой*

Кратко, можно сформулировать нижеследующие заключения:

- Присуждение первоприоритетности должно гарантировать то, что новые автомобильные дороги **экономически** ценны, что может быть доказано посредством сбора независимых детальных данных о дорожном движении и проведения анализа (включая исследования пунктов отправления/назначения); подготовки реалистичных прогнозов транспортных потоков (и оптимистичные/пессимистичные расчеты, основанные на готовности платить за пользование дорогой в целях экономии ЭТЗ и времени); экономической и финансовой оценки (включая реалистичное исследование «Сделать с минимальными затратами»).
- Если расчетные **экономические** выгоды очень высоки – это означает то, что мы имеем дело со случаем, где финансовые прибыли будут также высоки, т.е. достаточное количество пользователей дорог должно быть готовым платить за экономию ЭТЗ, сокращение времени в пути и расстояния, получить которые они были бы довольны. Вследствие этого, никаких государственных гарантий не требуется.
- Там, где **экономические** выгоды высоки, но финансовые, похоже, несоответственны, чтобы удовлетворять требованиям по получению прибыли со стороны частного сектора, правительство может изъявить желание самостоятельно обеспечить все для дороги, чем предоставлять субсидии частному учредителю. Это может произойти в том случае, если

платная дорога в значительной степени устраняет застой на параллельных (или иных «конкурентных») дорогах, т.е. например, **экономические** выгоды высоки (более скоростной режим, т.д. на параллельных дорогах, а также выгоды для тех, кто предпочел платные объекты), но охват всех данных выгод с точки зрения **финансовых** прибылей (доходов от платных дорог) невозможен. Возможно, это пример Алматинской кольцевой дороги. Введение платной дороги в центре относительно интенсивной по загруженности городской или пригородной бесплатной транспортной сети, всегда будет представлять проблемы с точки зрения обеспечения адекватных дорожных грузопотоков – и все же экономические прибыли, включая высвобождение от нагрузки по всей сети, могут быть значительными.

- Может так случиться, с небольшим исключением, что дорожные потоки в целом по странам ЦА недостаточны, чтобы оправдать появление платных междугородних дорог – особенно тогда, когда уровень фиксирования ставки платежей должен быть объективно низким, чтобы привлечь приемлемые объемы. Введение платежей приемлемо на сверхзагруженных дорогах.
- Приглашение частного сектора может быть потенциально затратным условием для государства и сообщества – особенно по причине того, что это максимизация экономических выгод, а не финансовых доходов, что по идее есть основная цель государства. Однако, это может быть неизбежным, если на самом деле существует дефицит финансовых фондов в государственном бюджете (бюджетные сдерживания) и по причинам балансовых платежей.
- Хотя это и необходимо, для государства все же очень тяжело в принципе регулировать поставщика услуг из частного сектора, и в целях регулирования может возникнуть потребность обеспечения более комплексной правовой структуры.

- Необходимы руководящие принципы для привлечения в тендеры числа перспективных заявок по формуле ВОТ, и их регулирование в ходе осуществления операционных процедур, описанных выше.