

ENPI 2011 / 264 459

# Логистические процессы и морские магистрали II

Характеристики проектов

*АЗЕРБАЙДЖАН*

*Июль 2012 г.*



Проект финансируется  
Европейским Союзом



Проект осуществляется  
Egis International / Dornier Consulting



## СОДЕРЖАНИЕ

1	МЛЦ В НОВОМ БАКИНСКОМ МЕЖДУНАРОДНОМ МОРСКОМ ТОРГОВОМ ПОРТУ В П. АЛЯТ .....	2
2	СОВЕРШЕНСТВОВАНИЕ СУЩЕСТВУЮЩИХ ТРАНСКАСПИЙСКИХ ПАРОМНЫХ ПЕРЕПРАВ БАКУ-ТУРКМЕНБАШИ .....	4
3	СОВЕРШЕНСТВОВАНИЕ СУЩЕСТВУЮЩИХ ТРАНСКАСПИЙСКИХ ПАРОМНЫХ ПЕРЕПРАВ БАКУ-АКТАУ .....	8
4	КОНТЕЙНЕРНЫЙ БЛОК ПОЕЗД ПОТИ-ТБИЛИСИ-БАКУ .....	12

## ПЕРЕЧЕНЬ ИЛЛЮСТРАЦИЙ

Иллюстрация 1: Расположение МЛЦ в новом бакинском международном морском торговом порту в п. Алят.....	2
Иллюстрация 2: Транскаспийские паромные переправы Баку-Туркменбаши .....	5
Иллюстрация 3: Транскаспийские паромные переправы Баку-Актау .....	9
Иллюстрация 4: Контейнерный блок поезд Поти-Тбилиси-Баку .....	13



## 1 МЛЦ В НОВОМ БАКИНСКОМ МЕЖДУНАРОДНОМ МОРСКОМ ТОРГОВОМ ПОРТУ В П. АЛЯТ

Регион:	Кавказ
Страна:	Азербайджан
Расположение:	Баку
Площадь:	50 га
Режим:	Мультимодальный (авто, ж/д, морской порт)
Объем инвестиций:	38 млн. евро
Статус проекта:	Приоритетный

### **Заявитель, спонсор, бенефициар, содействие**

Министерство транспорта Республики Азербайджан

### **Географическое описание**

Под МЛЦ в новом Бакинском международном морском торговом порту в Аляте выделен участок, расположенный в 70 км на юг от Баку на побережье Каспийского моря в месте пересечения коридора ТРАСЕКА и Северо-Южного коридора:

- Авто: трассы М4 и М1 с востока на запад (Баку – Тбилиси – Потти/Батуми) и трассы М2 и М3 с севера на юг (из России через Баку в Иран).
- Ж/д: основная ветка в Грузию (Баку – Тбилиси – Потти/Батуми) и ж/д ветка из России до Ирана через Баку, Ленкорань и Астару, проходящая через станцию Алят.

### **Иллюстрация 1: Расположение МЛЦ в новом бакинском международном морском торговом порту в п. Алят**





### **Техническое описание**

Проект создания МЛЦ обеспечит следующие преимущества:

- Повышение объемов контейнерных перевозок вдоль коридора ТРАСЕКА, развитие новых транспортных и логистических услуг, что повысит привлекательность маршрутов ТРАСЕКА для осуществления перевозок, снижение финансовых и временных затрат на перевозки.
- Развитие новых направлений деятельности в секторе грузоперевозок и логистики в непосредственной близости от Баку будет способствовать росту привлекательности порта в качестве центрального транспортного узла каспийского региона и, таким образом, способствовать перенаправлению грузопотоков в коридор ТРАСЕКА.
- Популяризация интермодальности и развитие контейнерных перевозок по Каспийскому морю
- Роль связующего узла сети центров логистики в Центральной Азии и логистических терминалов в Иране и России, что обеспечит непрерывность транспортных маршрутов ТРАСЕКА

Реализация проекта предусматривает два последовательных этапа:

- Проведение инфраструктурных работ на условиях ВОТ (строительство – управление – передача) (подготовка участка, прокладка коммунальных сетей, коммуникаций, интеграция с транспортной сетью за счет строительства подъездной автодороги и ж/д ветки, строительство внутренней автомобильной и ж/д инфраструктуры, возведение контейнерного терминала).
- Привлечение субъектов сектора логистики к работе на территории центра, т.е. инвестиции в складские и логистические мощности, сопутствующие и дополнительные услуги.

### **Источник окупаемости**

Бюджет + PPP, исходя из тарифов на повседневное обслуживание

### **Связанные инвестиции**

Отсутствуют

### **Другие стороны проекта**

ВБ, ЕБРР, АБР

### **Контактная информация**

Г-н Акиф Мустафаев

Национальный секретарь МПК ТРАСЕКА в Азербайджане

Азербайджан, Баку AZ-1005

ул. Генерала Алиярбекова, 8/2

Тел.: +994 12 493 37 76

Факс: +994 12 498 27 18

Эл. почта: [akif.m@ps.traceca-org.org](mailto:akif.m@ps.traceca-org.org)



## 2 СОВЕРШЕНСТВОВАНИЕ СУЩЕСТВУЮЩИХ ТРАНСКАСПИЙСКИХ ПАРОМНЫХ ПЕРЕПРАВ БАКУ-ТУРКМЕНБАШИ

<b>Регион:</b>	Каспийское море
<b>Страны:</b>	Азербайджан, Туркменистан
<b>Морские порты:</b>	Баку (AZ), Туркменбаши (TM)
<b>Виды транспорта:</b>	Мультимодальный на базе морских перевозок (с использованием железнодорожных паромов, Ро-Ро и контейнерных технологий)
<b>Объем инвестиций:</b>	Необходимо определить
<b>Статус проекта:</b>	В процессе разработки

### **Основные заинтересованные стороны**

Государственная служба морского и речного транспорта Туркменистана (ГСМРТ)  
Азербайджанское Государственное Каспийское Морское Пароходство (КАСПАР)  
Министерство железнодорожного транспорта Туркменистана  
Международный морской торговый порт Туркменбаши (ММТПТ)  
Бакинский международный морской торговый порт (БММТП)

### **Вторичные заинтересованные стороны**

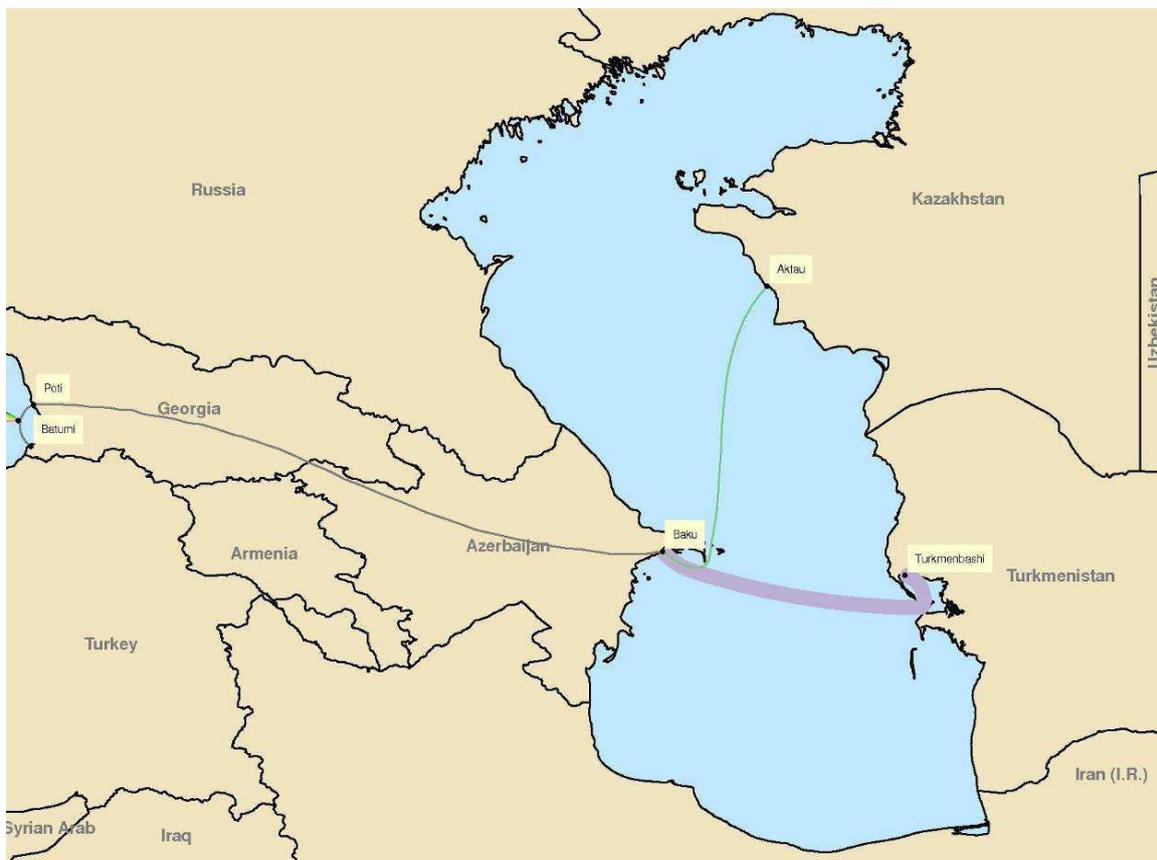
Турецкая ассоциация автоперевозчиков и автотранспортные компании.

### **Географическое описание**

Существующий морской маршрут соединяет два морских хаба в Каспийском море - морские порта Баку и Туркменбаши. Через эти морские порты проходят маршруты ТРАСЕКА и другие международные маршруты:

- коридор ТРАСЕКА, соединяющий Европу с Кавказом и с Центральной Азией
- Коридор ЦАРЭС 2b, обеспечивающий доступ не имеющих выхода к морю стран Центральной Азии к Каспийскому морю и странам Кавказа.

В настоящее время единственным альтернативным маршрутом для перевозки ж/д бестарных и штучных грузов в/из центральноазиатских стран ТРАСЕКА через Кавказ является путь вокруг северного побережья Каспия через территорию России и Дагестана. В то же время, ситуация может измениться, так как строительство железной дороги Узень (Казахстан) – Казанджик (Туркменистан) – Горган (Иран) близко к завершению и меридиональных линий между Россией и Персидским заливом.

**Иллюстрация 2: Транскаспийские паромные переправы Баку-Туркменбаши****Техническое описание**

В основе проекта лежит существующая железнодорожная паромная переправа, которая работает в Каспийском регионе уже более 30 лет. Существующая линия обеспечивает доступ к Каспийскому морю для стран Центральной Азии, не имеющих выхода к морю. В то же время, эта переправа:

- работает по нерегулярному графику;
- имеет весьма ограниченные возможности (практически никаких) по перевозке контейнеров и ролкерных грузов (автомобилей и прицепов TIR);
- имеет ограниченную пропускную способность вследствие недостаточности инфраструктуры и оборудования на стороне Туркменбаши (отсутствует отдельный ролкерный терминал, не хватает портового и перевалочного оборудования для 40 футовых контейнеров на сортировочной станции, недостаточное количество локомотивов для обслуживания железнодорожной паромной переправы и т.д.).

Для решения этих проблем необходимо реализовать проект, направленный на обеспечение регулярного движения судов и обеспечение возможностей обслуживания ролкерных и контейнерных перевозок. Иными словами, проект призван содействовать решению следующих задач:

**(1) в краткосрочной перспективе (на 1-2 годах)**

- восстановление и налаживание регулярной работы паромной переправы Баку — Туркменбаши с фиксированным графиком движения и соответствующим



## Логистические процессы и морские магистрали II

фиксированным графиком обслуживания причалов, что позволит увеличить частоту и количество рейсов;

- упрощение пограничных процедур и внедрение свободной практики для грузов и судов как в Баку, так и в Туркменбаши, что позволит сократить время на таможенную очистку и время стоянки на причале;
- укрепление координации и полноценный обмен информацией между таможенной и пограничными службами, портами, железнодорожными операторами и судоходными компаниями на национальном и двустороннем уровне с целью ускорения портовых и судовых операций;
- обеспечение достаточного объема ролкерных грузов и их обслуживание по регулярному графику на переправе между Баку и Туркменбаши;
- развитие и модернизация Порты Туркменбаши в соответствии с планами развития, утвержденными правительством Туркменистана в 2011 г.; реконструкция второй железнодорожной паромной ramпы в Порту Туркменбаши;
- обеспечение обслуживания существующего оборудования для перевалки контейнеров (поставка и закупка запчастей) в Бакинском морском порту;

### (2) в среднесрочной перспективе (на 3-5 годах)

- содействие ГСМРТ и КАСПАР в налаживании эффективной, координированной и ориентированной на потребителя работе по эксплуатации своего существующего/будущего флота на основе опыта и передовой практики других стран, в частности Турции;
- изучение возможностей сотрудничества (например, в форме СП) между КАСПАР, ГСМРТ и турецкими компаниями в налаживании ролкерных перевозок на Каспийском море.
- на основе налаженного функционирования железнодорожной паромной переправы и новых грузовых и пассажирских ролкерных маршрутов, содействие внедрению рейсовых контейнерных перевозок в достаточных объемах на регулярной основе между Баку и Туркменбаши.

### **Связанные инвестиции**

Большинство краткосрочных мероприятий проекта не требуют каких-либо инвестиций, за исключением дноуглубительных работ, расширения порта и реконструкции ramпы в морском порту Туркменбаши, а также технического обслуживания оборудования для перевалки контейнеров в морском порту Баку (оцениваемых в размере порядка 250 000 евро), поскольку они не имеют отношения к инфраструктуре и (или) оборудованию и считаются «несущественными мерами».

В Аляте высокими темпами ведутся дноуглубительные и другие инженерные работы на участке, отведенном под новый бакинский порт.

КАСПАР осуществляет регулярные инвестиции во флот паромных судов, тогда как Туркменистан официально заявил о своем намерении сосредоточиться на пассажирских паромных перевозках.

### **Ожидаемое преимущество и источник окупаемости**

Повышение регулярности, надежности и пропускной способности существующих услуг; сокращение транзитного времени между Поти и Баку, улучшение координации перевозок между портом, железными дорогами и торговыми организациями позволит наладить эффективную работу существующего и будущего железнодорожного паромного флота, а организация ролкерного грузового и пассажирского обслуживания в чистом виде



приведет к немедленному изменению схемы масштабных грузопотоков, следующих в настоящее время по автомобильным транспортным коридорам.

***Контактная информация***

Г-н Акиф Мустафаев

Национальный секретарь МПК ТРАСЕКА в Азербайджане

Азербайджан, Баку AZ-1005

ул. Генерала Алиярбекова, 8/2

Тел.: +994 12 493 37 76

Факс: +994 12 498 27 18

Эл. почта: [akif.m@ps.traceca-org.org](mailto:akif.m@ps.traceca-org.org)



### 3 СОВЕРШЕНСТВОВАНИЕ СУЩЕСТВУЮЩИХ ТРАНСКАСПИЙСКИХ ПАРОМНЫХ ПЕРЕПРАВ БАКУ-АКТАУ

<b>Регион:</b>	Каспийское море
<b>Страна:</b>	Азербайджан, Казахстан
<b>Расположение:</b>	Баку (AZ), Актау (KZ)
<b>Виды транспорта:</b>	Мультимодальный на базе морских перевозок (с использованием железнодорожных паромов, Ро-Ро и контейнерных технологий)
<b>Объем инвестиций:</b>	Необходимо определить
<b>Статус проекта:</b>	В процессе разработки

#### **Основные заинтересованные стороны**

Азербайджанское Государственное Каспийское Морское Пароходство (КАСПАР)  
Государственная компания «Азербайджанские Железные Дороги»  
Государственная компания «Казахстанские Железные Дороги» (КТЖ)  
Бакинский международный морской торговый порт (БММТП)  
Актауский международный морской торговый порт (АММТП)

#### **Вторичные заинтересованные стороны**

Турецкая ассоциация автоперевозчиков и автотранспортные компании  
Казмортрансфлот (КМТФ)

#### **Географическое описание**

Существующий морской маршрут соединяет два морских хаба в Каспийском море - морские порта Баку и Актау. Через эти морские порты проходят:

- коридор ТРАСЕКА, соединяющий Европу с Кавказом и с Центральной Азией
- Коридор ЦАРЭС 2b, обеспечивающий доступ не имеющих выхода к морю стран Центральной Азии к Каспийскому морю и странам Кавказа.

В настоящее время единственным альтернативным маршрутом для перевозки ж/д бестарных и штучных грузов в/из центральноазиатских стран ТРАСЕКА через Кавказ является путь вокруг северного побережья Каспия через территорию России и Дагестана. В то же время, ситуация может измениться, так как строительство железной дороги Узень (Казахстан) – Казанджик (Туркменистан) – Горган (Иран) близко к завершению и меридиональных линий между Россией и Персидским заливом.

С началом строительства железнодорожной ветки Жезказган – Бейнеу и реконструкции важного автодорожного участка открываются новые возможности для морского сообщения по Каспию.



### Иллюстрация 3: Транскаспийские паромные переправы Баку-Актау



#### **Техническое описание**

В основе проекта лежит существующая железнодорожная паромная переправа, которая работает в Каспийском регионе уже более 30 лет. В то же время, эта переправа:

- работает по нерегулярному графику;
- предоставляет приоритет грузам, перевозимым в железнодорожных вагонах, а для грузовых автомобилей TIR остается очень мало места;
- имеет весьма ограниченные возможности (практически никаких) по перевозке контейнеров и ролкерных грузов;
- работает практически на полную мощность в условиях высокой занятости причалов (порт Актау).

Для решения этих проблем необходим проект, обеспечивающий восстановление и налаживание регулярных рейсов. Иными словами, проект призван содействовать решению следующих задач:

#### **(1) в краткосрочной перспективе (на 1-2 годах)**

- упрощение таможенного оформления транзитных грузов; организация движения с фиксированным графиком и соответствующим фиксированным графиком обслуживания причалов, что позволит увеличить частоту и количество рейсов и устранил заторы на подъездных колеях порта;
- упрощение пограничных процедур и внедрение свободной практики для грузов и судов как в Баку, так и в Туркменбаши, что позволит сократить время на таможенную очистку и время стоянки на причале (главным образом, в Актау);



## Логистические процессы и морские магистрали II

- укрепление координации и полноценный обмен информацией между таможенной и пограничными службами, портами, железнодорожными операторами и судоходными компаниями на национальном и двустороннем уровне с целью ускорения портовых и судовых операций, как это уже предусмотрено планом действий, реализуемым в порту Актау;
- обеспечение приоритета железнодорожных паромов в пользовании причалами и обслуживании в морском порту Актау;
- обеспечение достаточного объема ролкерных грузов и их обслуживание по фиксированному графику на переправе между Баку и Актау;
- модернизация порта Актау, предусматривающая строительство второй железнодорожной ramпы рядом с функционирующей ramпой;
- содействие техническому обслуживанию имеющегося контейнерного перевалочного оборудования (поставка и закупка запчастей) в Бакинском морском порту в ожидании передачи его функций новому порту в Аляте;
- перенос операций по перевалке контейнеров в порт Актау для ускорения обслуживания судов.

### (2) в среднесрочной перспективе (на 3-5 годах)

- устройство в порту Актау специального ролкерного причала и района хранения;
- обустройство специализированной площадки обработки контейнеров в порту Актау.
- на основе налаженного функционирования железнодорожной паромной переправы и новых грузовых и пассажирских ролкерных маршрутов, содействие внедрению рейсовых контейнерных перевозок в достаточных объемах на регулярной основе между Баку и Туркменбаши.

### **Связанные инвестиции**

Большинство краткосрочных мероприятий проекта не требуют каких-либо существенных инвестиций за исключением финансирования технического обслуживания имеющегося контейнерного перевалочного оборудования в Бакинском морском порту (в размере порядка 250 000 евро) и завершения работ, необходимых для монтажа второй железнодорожной ramпы рядом с функционирующей ramпой в порту Актау. Такие инвестиции не имеют отношения к инфраструктуре и (или) оборудованию и считаются «несущественными мерами».

В Аляте высокими темпами ведутся дноуглубительные и другие инженерные работы на участке, отведенном под новый бакинский порт.

КАСПАР осуществляет регулярные инвестиции во флот паромных судов, тогда как Туркменистан официально заявил о своем намерении сосредоточиться на пассажирских паромных перевозках.

### **Ожидаемое преимущество и источник окупаемости**

Повышение регулярности, надежности и пропускной способности существующих услуг, улучшение координации перевозок между портом, железными дорогами и торговыми организациями позволит наладить эффективную работу существующего и будущего железнодорожного паромного флота, а организация ролкерного грузового и пассажирского обслуживания в чистом виде приведет к немедленному изменению схемы крупных грузопотоков, следующих в настоящее время по автомобильным транспортным коридорам.



***Контактная информация***

Г-н Акиф Мустафаев

Национальный секретарь МПК ТРАСЕКА в Азербайджане

Азербайджан, Баку AZ-1005

ул. Генерала Алиярбекова, 8/2

Тел.: +994 12 493 37 76

Факс: +994 12 498 27 18

Эл. почта: [akif.m@ps.traceca-org.org](mailto:akif.m@ps.traceca-org.org)



#### 4 КОНТЕЙНЕРНЫЙ БЛОК ПОЕЗД ПОТИ-ТБИЛИСИ-БАКУ

<b>Регион:</b>	Кавказ
<b>Страна:</b>	Азербайджан, Грузия
<b>Расположение:</b>	Баку (АЗ), Поти и Тбилиси (ГР)
<b>Виды транспорта:</b>	Железнодорожный транспорт (контейнеры, находящиеся в собственности перевозчиков и грузоотправителей)
<b>Объем инвестиций:</b>	Необходимо определить
<b>Статус проекта:</b>	В процессе разработки

##### ***Основные заинтересованные стороны***

Грузинская Железная Дорога

Государственная компания «Азербайджанские Железные Дороги»

Потинский Морской Порт

Бакинский международный морской торговый порт (БММТП)

##### ***Географическое описание***

Предлагаемый железнодорожный проект должен улучшить существующее сообщение между Потинским Морским Портом (будущим черноморским хабом) и Бакинским морским портом (будущим каспийским хабом в порту Алята) по центральной оси ТРАСЕКА.

Предлагаемый проект должен содействовать как торговле за счет оптимизации процедур транзита, так и повышению скорости движения, тем самым, сокращая время транзита между черноморскими и каспийскими регионами, а также переключению значительной части грузопотоков с автомобильного на железнодорожный транспорт.

В средне- и долгосрочной перспективе ожидается, что данный проект также принесет выгоду тем странам ТРАСЕКА, которые не имеют выхода к морю, за счет интенсификации торговли и транзита по центральной оси ТРАСЕКА.

**Иллюстрация 4: Контейнерный блок поезд Поти-Тбилиси-Баку****Техническое описание**

На Кавказе железнодорожный транспорт остается оптимальным видом транспорта для перевозки тяжелых контейнеров вследствие весовых ограничений, предусмотренных для автодорог. Впрочем, обеспечиваемые им преимущества уходят на второй план из-за несовершенной информационной системы и уровня обслуживания заказчиков в том, что касается отслеживания и определения статуса грузов. Грузинская и азербайджанская администрации железных дорог договорились о запуске контейнерного поезда между Поти и Баку, который начал выполнять рейсы в начале 2012 г.

Однако основные коммерческие соображения по-прежнему связаны с недостаточной конкурентоспособностью железнодорожного транспорта:

- общее время перевозки больше чем у автотранспорта;
- в Азербайджане доставка по адресу грузополучателя не всегда возможна вследствие отсутствия на станциях контейнерного перевалочного оборудования;
- ни один из операторов не предлагает комплексной услуги по доставке от отправителя до получателя, вместо этого предлагаются услуги на основе тарифов железных дорог, что усложняет ситуацию, кроме того Грузия и Азербайджан не координируют своих решений в отношении тарифной политики, которые могут противоречить друг другу;
- тогда как базовые тарифы на ж/д перевозки являются сравнительно низкими, дополнительные затраты (затраты на обработку груженого и порожнего контейнера на станции, доставку контейнера автотранспортом до получателя, возврат порожнего контейнера на станцию и его обратную перевозку по железной дороге) делают общую



## Логистические процессы и морские магистрали II

стоимость такой перевозки равной или даже выше стоимости перевозки автомобильным транспортом;

- Вследствие вышеупомянутых причин, а также того факта, что тарифы на ж/д перевозки штучных грузов гораздо ниже расценок на перевозку контейнеров, многие грузы, в особенности те, что экспортируются из кавказских стран, перевозятся на вагон-платформах или в закрытых вагонах, что увеличивает объем работ по обработке грузов.

С целью улучшения существующего железнодорожного сообщения между портами Поти и Баку предлагается запустить контейнерный блок-поезд со следующими характеристиками:

- 56 вагонов
- фиксированный график движения
- прозрачные тарифы, объявляемые на продолжительный период
- достаточная частота рейсов – ежедневно или через день в обоих направлениях в зависимости от объемов
- сокращение времени в пути с 42 до 25-30 часов
- комбинированная ж/д-авто перевозка на коммерческой основе.
- возможность улучшения состояния транспортной отрасли в других центральноазиатских странах, не имеющих выхода к морю
- дальнейшая координация по интеграции блок-поездов и судоходных маршрутов («Шелковый ветер» Казахстан-Китай, «Викинг» в черноморском регионе)

### **Связанные с проектом инвестиции**

Отсутствуют данные о совокупном размере инвестиций, необходимых для организации полноценно сообщения контейнерного блок-поезда.

По оценкам азербайджанской и грузинской сторон, инвестиции по проекту, помимо прочего, должны покрывать следующие затраты:

- покупка или модернизация оборудования для перевалки 40 футовых контейнеров на станции Кишлы и других ж/д станциях Азербайджана;
- внедрение технологии RFID для современных транспортных систем EDI как в Грузии, так и в Азербайджане.

### **Ожидаемое преимущество и источник окупаемости**

Улучшения в отношении регулярности, надежности и пропускной способности существующего ж/д сообщения, сокращение времени следования на участке Поти-Баку, улучшение координации транспортных операций между портами, железной дорогой и органами содействия торговле приведет к весьма желаемому перетоку грузопотоков от автомобильного транспорта, ныне доставляющего грузы по дорогам, проходящим по населенным пунктам и горной местности. Реализация проекта контейнерного блок-поезда Поти-Баку-Поти также является первым обязательным условием для организации контейнерных маршрутов импорта через Кавказ в страны Центральной Азии и привлечения контейнерных экспортных грузов, следующих из центральноазиатского региона.



***Другие заинтересованные стороны***

POLZUG (железнодорожный оператор и экспедитор)

***Контактная информация***

Г-н Акиф Мустафаев

Национальный секретарь МПК TRACECA в Азербайджане

Азербайджан, Баку AZ-1005

ул. Генерала Алиярбекова, 8/2

Тел.: +994 12 493 37 76

Факс: +994 12 498 27 18

Эл. почта: [akif.m@ps.traceca-org.org](mailto:akif.m@ps.traceca-org.org)