6 СТРАТЕГИЧЕСКИЕ ЗАДАЧИ

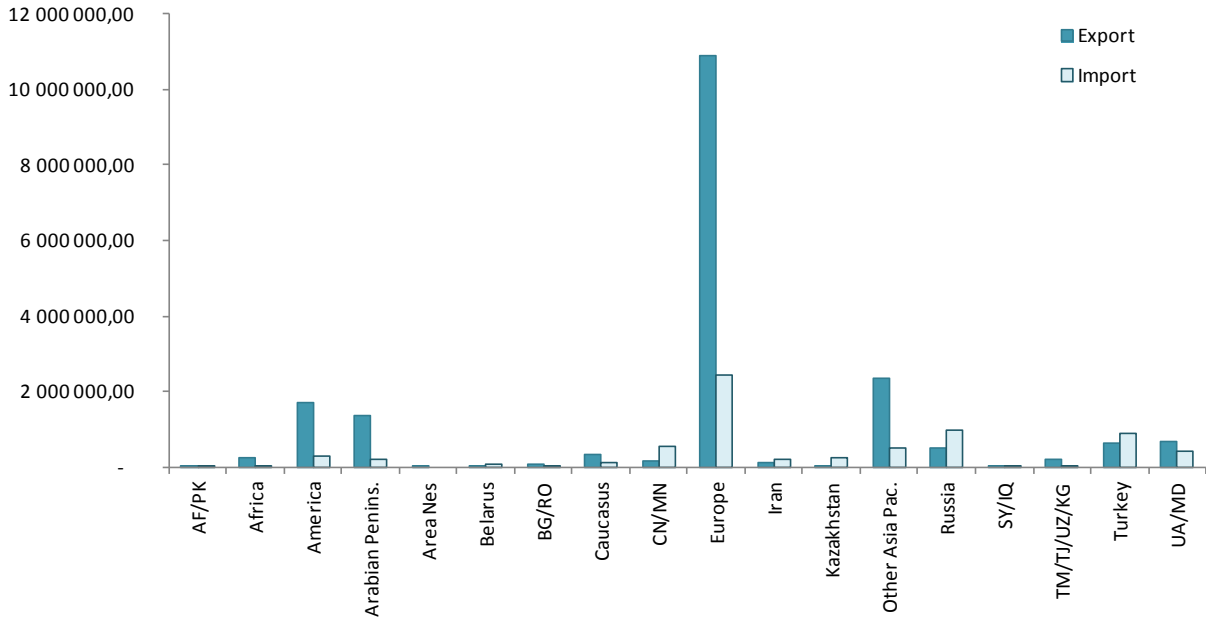
6.1 Задачи рынка

6.1.1 Национальная торговля: экспорт и импорт

Мировые торговые партнеры

Объем внешнеторгового оборота Азербайджана в 2010 году составил 26 млрд. евро в стоимостном выражении. Однако в торговом балансе наблюдается существенное преобладание экспорта. Объем экспорта достиг 19 407 млрд. евро, в то время как импорт составил 7 024 млрд. евро, в результате чего превышение экспорта над импортом составило 12 383 млрд. евро. На Иллюстрации 2 показано, что этот дисбаланс, почти исключительно, обусловлен экспортом нефти в Европу (56% всего объема экспорта), а также, хотя и в гораздо меньших масштабах, в Азию (12,1%), Америку (8,9%) и страны Аравийского полуострова (7%). В обратном направлении Азербайджан импортирует товары, в основном, из Европы (34,5%), России (14,3%) и Турции (12,5%).

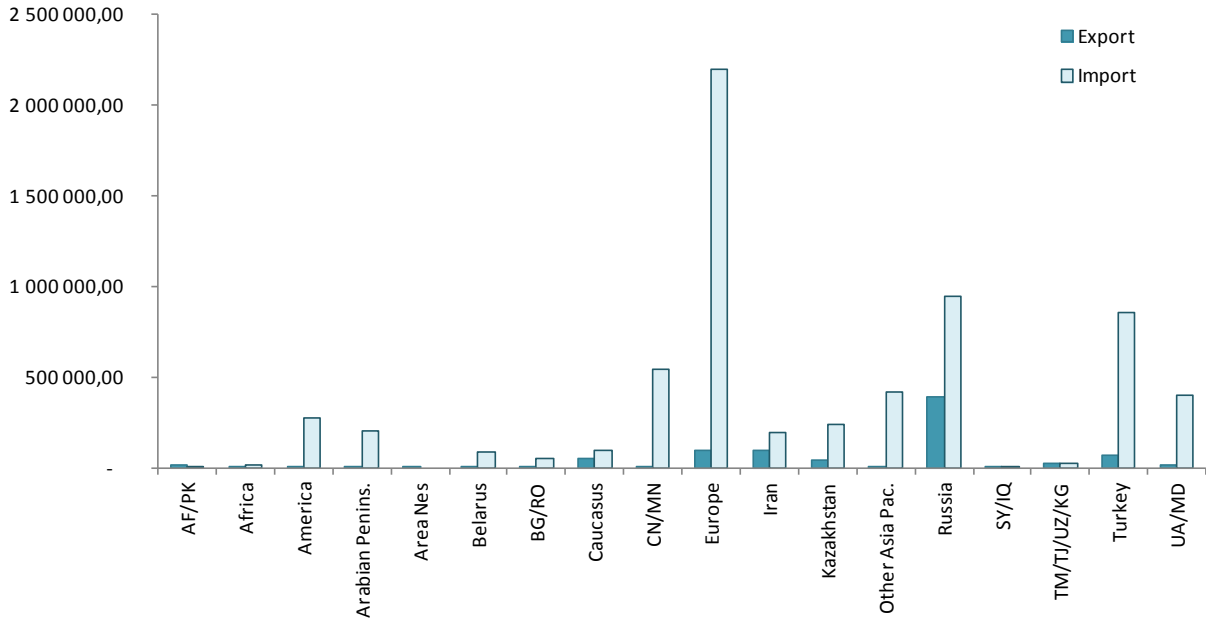
Иллюстрация 2: Торговые партнеры Азербайджана, 2010 г., тысяч. евро



Источник: Расчеты, основанные на данных Eurostat и UN Comtrade

Если проанализировать торговый потенциал и сосредоточиться только на полностью и частично пригодных для контейнеризации товарах, можно отметить обратное соотношение, при котором импорт превосходит экспорт в семь раз. Однако объем торговли в финансовом выражении значительно меньше: импорт составляет 6 551 млн. евро, в то время как экспорт, по оценкам, достигает 859 млрд. евро. Приток товаров в Азербайджан осуществляется, в основном, из Европы (33,5%), России (14,5%), Турции (13,1%) и Китая/Монголии (8,3%). Доля потенциального торгового обмена со странами ТРАСЕКА оценивается в 25% как для импорта, так и для экспорта.

Иллюстрация 3: Торговые партнеры Азербайджана, торговый потенциал, 2010 г., тыс. евро



Источник: Расчеты, основанные на данных Eurostat и UN Comtrade

Таблица 4: Распределение торговых партнеров Азербайджана, 2010 г., % от объема

Зоны	Все продукты		Все продукты всего	Кроме минерального топлива и руд		Кроме минерального топлива и руд всего
	Импорт	Экспорт		Импорт	Экспорт	
Америка	8,92%	4,48%	7,74%	4,17%	0,46%	3,74%
Аравийский полуостров	7,02%	3,09%	5,98%	3,13%	1,34%	2,92%
Афганистан-Пакистан	0,26%	0,04%	0,20%	0,04%	1,44%	0,20%
Африка	1,30%	0,34%	1,04%	0,19%	0,48%	0,22%
Беларусь	0,03%	1,33%	0,37%	1,35%	0,46%	1,25%
Болгария-Румыния	0,41%	0,73%	0,49%	0,78%	0,49%	0,74%
Др. страны Азии и Тихоок. региона	12,10%	6,98%	10,74%	6,42%	0,39%	5,72%
Европа	56,04%	34,46%	50,30%	33,54%	11,10%	30,93%
Иран	0,58%	2,87%	1,18%	3,01%	11,24%	3,96%
Кавказ	1,70%	1,67%	1,69%	1,44%	5,92%	1,96%
Казахстан	0,29%	3,42%	1,12%	3,66%	5,22%	3,84%
Китай-Монголия	0,83%	7,73%	2,67%	8,28%	1,23%	7,46%
Кырг-Тадж-Турк-Узб	1,05%	0,31%	0,85%	0,33%	3,46%	0,69%
Прочие зоны	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,04%	0,00%
Россия	2,60%	14,26%	5,69%	14,51%	45,93%	18,15%
Сирия-Ирак	0,12%	0,01%	0,09%	0,01%	0,57%	0,08%
Турция	3,20%	12,45%	5,66%	13,09%	7,99%	12,50%
Украина-Молдова	3,58%	5,85%	4,18%	6,07%	2,24%	5,62%
Всего	**100%**	**100%**	**100%**	**100%**	**100%**	**100%**

Источник: Расчеты, основанные на данных Eurostat и UN Comtrade

При анализе оценочного тоннажа товарооборота можно отметить следующее:

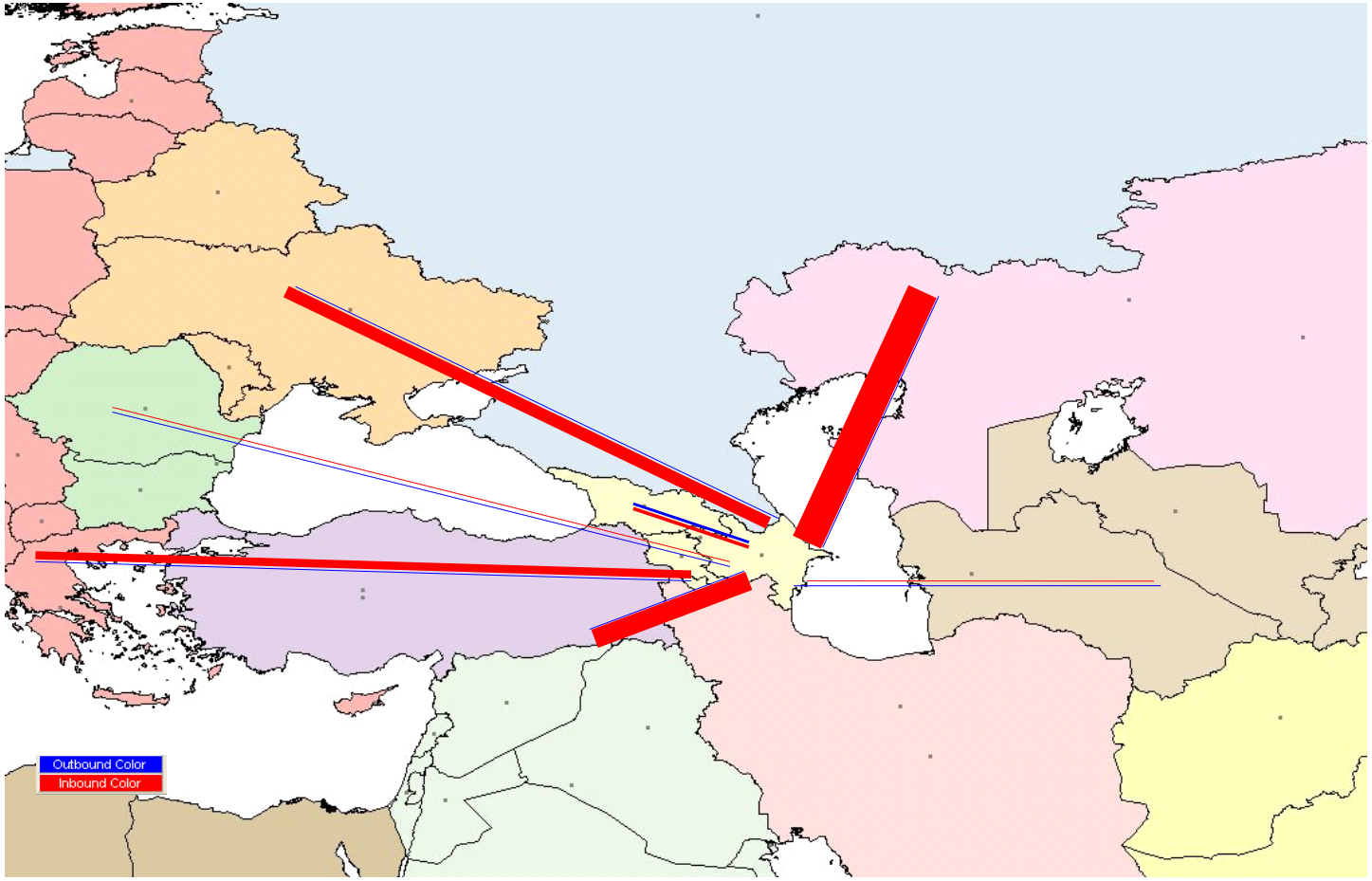
- Тоннаж импорта примерно в десять раз превышает тоннаж экспорта, что обусловливает серьезный дисбаланс в плане загрузки контейнеров.
- Товары поступают в Азербайджан из стран ТРАСЕКА с почти равным распределением по направлениям: с запада - 1 402 254 тыс. т, с востока - 1 246 457 тыс. т (почти исключительно из Казахстана). На Иллюстрации 3 (см. ниже) показано распределение этих потоков.
- Почти половина объемов экспорта ориентирована на страны Кавказа.

Таблица 5: Торговый потенциал Азербайджана со странами ТРАСЕКА и Европой, 2010 г., в тоннах и %

Зоны	Тоннаж		Доля в объеме торговли со странами ТРАСЕКА и Европой	
	Экспорт	Импорт	Экспорт	Импорт
Болгария-Румыния	3 024.6	22 664.7	1.21%	0.76%
Кавказ	114 321.3	136 176.1	45.69%	4.59%
Европа	19 657.6	318 211.1	7.86%	10.73%
Казахстан	32 296.3	1 224 357.1	12.91%	41.27%
Кырг-Тадж-Турк-Узб	38 047.7	22 100.5	15.21%	0.74%
Турция	29 288.6	756 096.4	11.71%	25.48%
Украина-Молдова	13 569.3	487 317.7	5.42%	16.43%
Всего	**250 205.5**	**2 966 923.5**	**100%**	**100%**

Источник: Расчеты, основанные на данных Eurostat и UN Comtrade

Иллюстрация 4: Торговый потенциал Азербайджана со странами ТРАСЕКА и Европой, 2010 г., в тоннах



Источник: Расчеты, основанные на данных Eurostat и UN Comtrade

6.1.2 Торговые партнеры в регионе ТРАСЕКА

Импорт и экспорт полностью или частично пригодных для контейнеризации товаров из Казахстана с европейскими и другими странами ТРАСЕКА представлены на иллюстрациях и в таблицах ниже.

Анализ товаров, импортируемых в Азербайджан из европейских и других стран ТРАСЕКА, позволяет сделать следующие выводы:

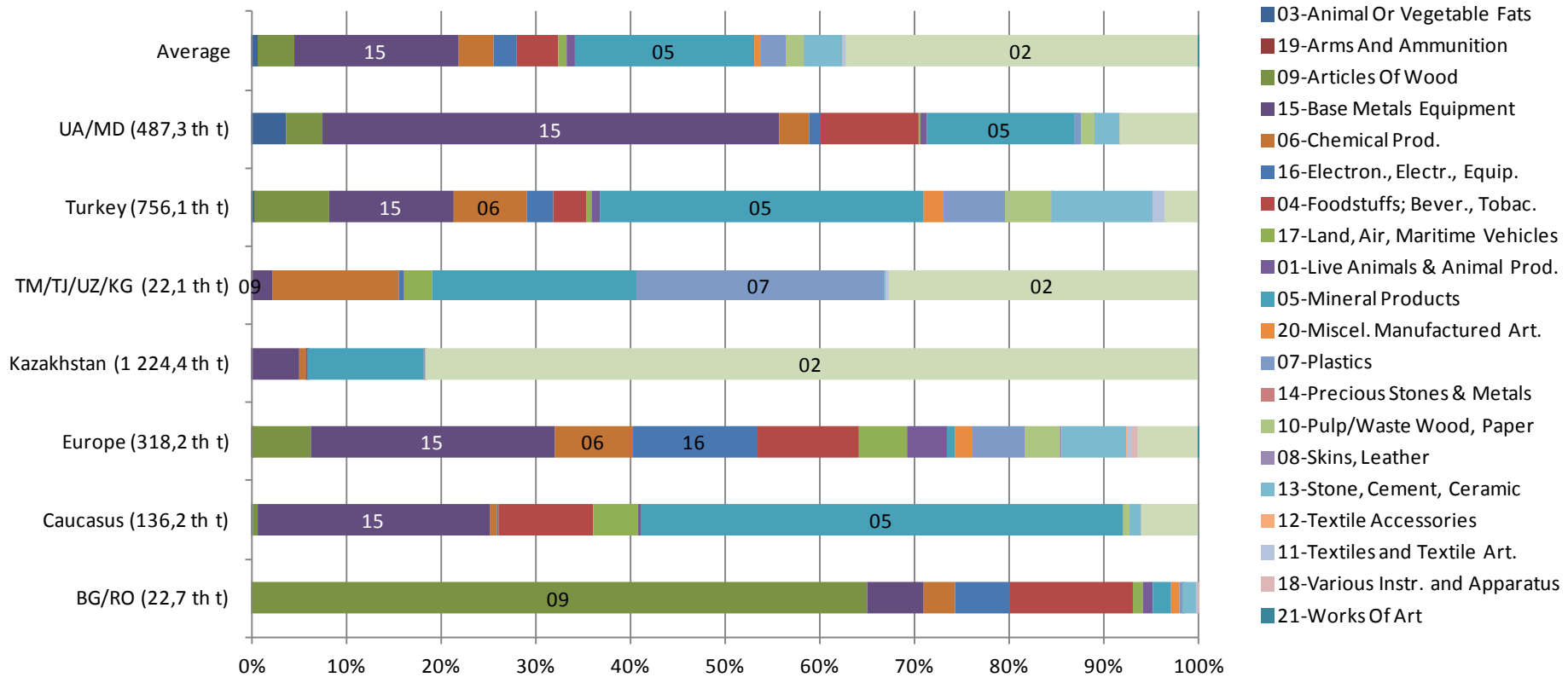
- Значимость минеральных продуктов, импортируемых из Турции, Казахстана и Украины, в основном, строительных материалов, которые могут быть частично контейнеризированы.
- Значимость оборудования из недрагоценных металлов, импортируемого из Украины и Турции; в основном, оно состоит из железа и стали, а также изделий из них, которые также могут быть частично контейнеризированы.
- Значительная доля продуктов растительного происхождения, особенно импортируемых из Казахстана и Украины, по большей части состоящих из злаков, которые могут быть частично контейнеризированы.
- Широкий спектр товаров, импортируемых из Европы, многие из них имеют высокий потенциал контейнеризации.

Анализ экспортных товаров из Азербайджана в европейские и другие страны ТРАСЕКА показывает следующее:

- Преобладание товаров категории «продукты питания», экспортируемых в страны юго-восточной части ТРАСЕКА, на Кавказ и в Казахстан и включающих, в основном, напитки, овощи, фрукты и табак; эти товары представляют собой потенциал для контейнеризации.
- Относительно высокая доля минеральных продуктов, предназначенных для Кавказа, которые лишь частично пригодны для контейнеризации.

Этот анализ не является полным в силу отсутствия данных по многим категориям товаров, поступающих из западных стран ТРАСЕКА (Румынии и Болгарии).

Иллюстрация 5: Потенциал торговли с регионом ТРАСЕКА – Товарная структура импорта в Азербайджан, 2010 г., в тоннах и %



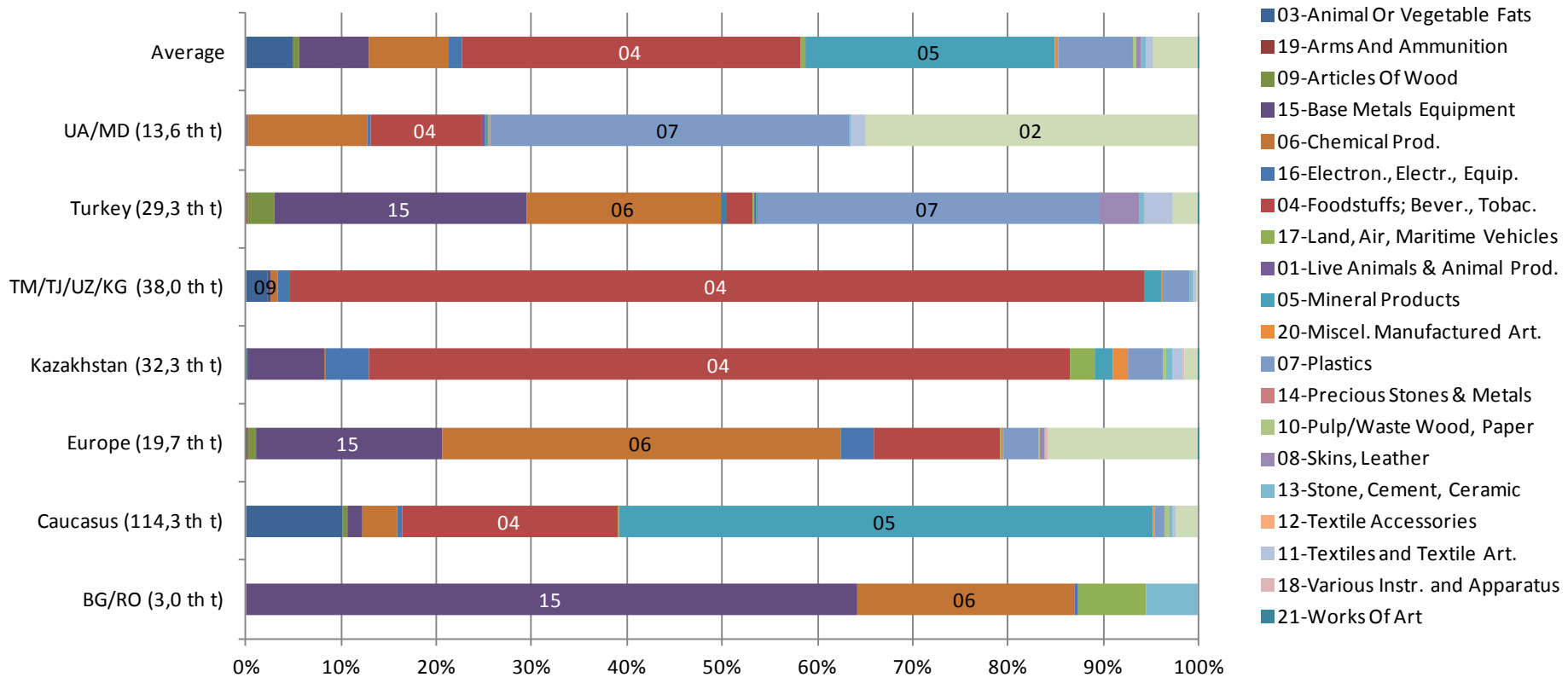
Источник: Расчеты, основанные на данных Eurostat и UN Comtrade

Таблица 6: Потенциал торговли с регионом ТРАСЕКА – Товарная структура импорта в Азербайджан, 2010 г., в тоннах

Категории товаров	Болг.-Рум.	Европа	Кавказ	Казахстан	Кырг-Тадж-Турк-Узб	Турция	Укр.-Молд.
Животные или растительные жиры	n/a	307.50	39.62	n/a	n/a	2 646.37	17 477.57
Оружие и боеприпасы	n/a	6.00	n/a	n/a	n/a	36.52	n/a
Изделия из древесины	14 742.30	19 793.91	953.42	155.10	0.93	59 637.99	19 299.36
Основные металлы и оборудование	1 328.90	81 913.70	33 297.06	61 116.48	472.41	99 426.04	235 129.31
Химическая продукция	776.80	26 340.53	946.15	9 261.11	2 980.92	57 591.61	14 889.61
Электронное и электротехническое оборудование	1 288.20	41 419.85	202.24	314.70	91.61	21 669.07	5 999.82
Продукты питания, напитки, табачные изделия	2 967.90	34 163.58	13 689.06	1 128.35	7.90	25 913.40	50 173.73
Наземные, воздушные, морские транспортные средства	240.60	16 432.10	6 394.88	83.81	663.94	4 310.21	1 175.78
Живые животные и продукты животного происхождения	236.30	13 318.16	639.57	274.99	n/a	6 873.32	3 562.22
Минеральные продукты	412.60	2 878.70	69 092.99	151 149.68	4 749.13	259 120.11	75 656.89
Различные промышленные товары	199.40	5 549.18	44.83	33.07	2.48	14 833.97	718.77
Пластмассы	77.50	17 979.92	93.75	698.13	5 799.35	49 528.44	3 154.74
Драгоценные камни и металлы	n/a	9.60	0.01	0.01	n/a	11.65	0.00
Целлюлоза/древесные отходы, бумага	0.90	11 776.96	919.71	4.54	1.83	36 840.11	6 495.55
Шкуры животных, кожа	0.30	69.40	1.92	1.16	0.03	16.02	0.33
Камень, цемент, керамика	344.20	22 256.37	1 536.83	23.11	15.27	81 672.76	12 993.40
Текстильные аксессуары	0.30	177.46	3.53	8.31	n/a	156.25	9.95
Текстиль и текстильные изделия	31.00	1 909.50	35.07	21.28	69.47	8 162.30	243.58
Инструменты и аппаратура	17.50	1 674.45	10.81	29.18	0.66	301.61	53.32
Растительные продукты	n/a	20 230.68	8 274.68	1 000 054.11	7 244.56	27 348.60	40 283.74
Произведения искусства	0.00	3.50	n/a	0.00	n/a	0.02	n/a
Импорт всего	**22 664.70**	**318 211.06**	**136 176.12**	**1 224 357.13**	**22 100.48**	**756 096.37**	**487 317.68**

Источник: Расчеты, основанные на данных Eurostat и UN Comtrade

Иллюстрация 6: Потенциал торговли с регионом ТРАСЕКА – Товарная структура экспорта из Азербайджана, 2010 г., в тоннах и %



Источник: Расчеты, основанные на данных Eurostat и UN Comtrade

Таблица 7: Потенциал торговли с регионом ТРАСЕКА – Товарная структура экспорта из Азербайджана, 2010 г., в тоннах

Категории товаров	Болг.-Рум.	Европа	Кавказ	Казахстан	Кырг-Тадж-Турк-Узб	Турция	Укр.-Молд.
Животные или растительные жиры	n/a	5.80	11 503.86	53.36	834.19	n/a	n/a
Оружие и боеприпасы	n/a	22.00	n/a	n/a	n/a	30.22	n/a
Изделия из древесины	n/a	168.20	691.66	6.29	10.77	820.99	n/a
Основные металлы и оборудование	1 941.30	3 860.50	1 757.38	2 614.20	163.63	7 781.39	32.35
Химическая продукция	690.30	8 227.01	4 271.24	21.35	233.28	5 988.54	1 702.47
Электронное и электротехническое оборудование	8.90	670.03	554.19	1 499.73	491.96	126.79	45.37
Продукты питания, напитки, табачные изделия	n/a	2 621.50	25 935.95	23 758.74	34 167.50	835.49	1 579.76
Наземные, воздушные, морские транспортные средства	217.10	12.14	88.65	816.53	10.35	56.78	11.09
Живые животные и продукты животного происхождения	n/a	n/a	4.59	n/a	2.37	57.36	30.36
Минеральные продукты	n/a	15.90	64 008.33	649.13	649.21	49.17	65.94
Различные промышленные товары	n/a	18.00	283.85	491.80	65.23	4.09	1.53
Пластмассы	n/a	720.79	1 193.26	1 161.26	1 074.76	10 490.28	5 120.93
Драгоценные камни и металлы	n/a	2.70	0.03	n/a	0.00	0.69	n/a
Целлюлоза/древесные отходы, бумага	n/a	31.90	566.45	138.31	2.41	7.03	0.68
Шкуры животных, кожа	n/a	110.30	16.00	0.00	n/a	1 224.87	0.10
Камень, цемент, керамика	167.00	1.90	418.39	232.85	97.72	144.16	12.00
Текстильные аксессуары	n/a	0.00	28.69	0.00	0.06	0.04	n/a
Текстиль и текстильные изделия	n/a	2.62	346.39	340.97	145.97	898.34	230.38
Инструменты и аппаратура	0,00	62.60	6.77	22.21	2.89	2.75	0.74
Растительные продукты	n/a	3 103.32	2 645.61	489.58	95.37	769.52	4 735.66
Произведения искусства	n/a	0.40	0.00	0.01	0.00	0.12	n/a
Экспорт всего	**3 024.60**	**19 657.60**	**114 321.30**	**32 296.32**	**38 047.70**	**29 288.62**	**13 569.35**

Источник: Расчеты, основанные на данных Eurostat и UN Comtrade

6.2 Задачи мультимодальных перевозок на базе морского транспорта

Проект «LOGMOS» ориентирован на развитие мультимодальных услуг по доставке грузов от двери до двери, поэтому все компоненты транспортной цепи могут рассматриваться в качестве возможных сегментов проектов «LOGMOS», в зависимости от их значимости для потенциальных торговых потоков «LOGMOS».

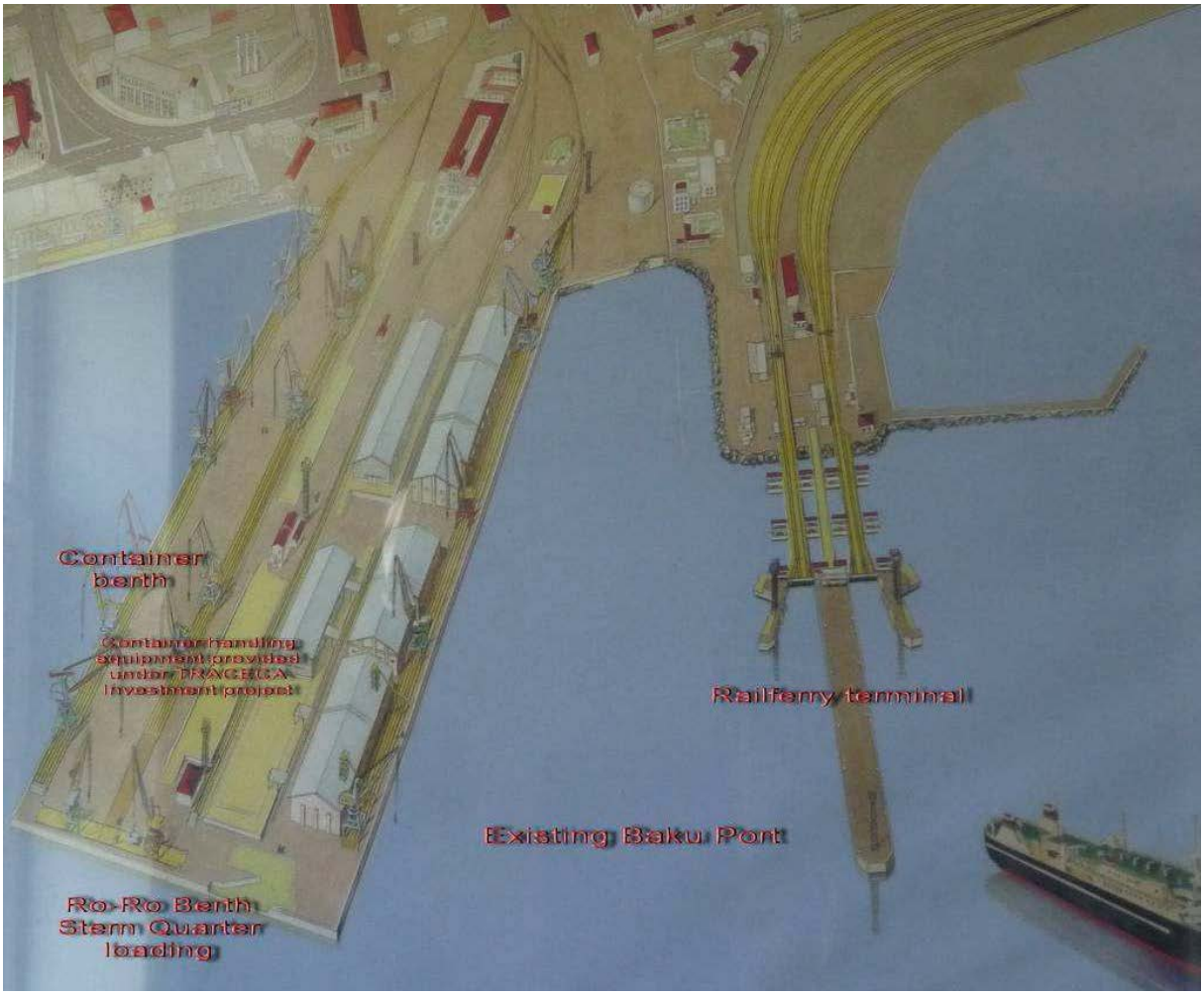
Портовые интерфейсы являются при этом критическими точками пересечения между наземным и морским транспортом с точки зрения операций, услуг, процедур и т.д

6.2.1 Система портов и морские линии

Международный морской торговый порт Баку (ММТПБ) – крупный коммерческий морской порт Азербайджана, а также новый сухой порт в Бакинской бухте (открыт 16.03.2010 года) в которых не обрабатываются нефтепродукты и газ.

Другие порты в окрестностях Баку – такие как Санчагал и Дюбенди - в основном, представляют собой нефтегазовые терминалы.

Иллюстрация 7: Порт Баку



Порт расположен в центре города Баку, планируется использовать занимаемый им земельный участок под строительство элитного жилья. Предполагается, что в будущем порт будет заменен яхтенной мариной.

ММТПБ включает следующие сооружения:

- 5 причалов для генеральных/сухих грузов с глубиной 7 м, которые используются также для обработки контейнерных грузов. Наличие 1600 кв.м открытых площадей позволяет обрабатывать до 15000 TEU в год. Железнодорожная ветка связана с национальной железнодорожной сетью, обеспечивая мультимодальный характер контейнерных перевозок через ММТПБ. Береговая обработка контейнеров осуществляется с помощью современного оборудования, в частности, вилочных контейнерных погрузчиков Kalmar и ричстакеров, закупленных в рамках предыдущего инвестиционного проекта ТРАСЕКА, а также с помощью прицепов Mafi;
- Причал для судов типа Ро-Ро с кормовой аппарелью ¾,
- Двухмостовой железнодорожно-паромный терминал. Второй паромный мост был реконструирован в 2010 году, в результате чего пропускная способность порта по обработке железнодорожно-паромных грузов повысилась с 5,5 млн. т до 8 млн. т в год.

Таблица 8: Объемы перевозок ММТПБ

Объем перевалки	2009	2010	2011 (4 месяца)
Контейнеры, TEU	3 200	15 777	9 233
Ро-Ро, млн. т	2,1	2,932	3,836

- В 2 км от порта расположена грузовая железнодорожная станция, которая обслуживает 5-9 пар поездов в сутки (проектная пропускная способность рассчитана на 17-18 пар поездов в сутки) или около 400 вагонов в сутки. В настоящее время ежедневный объем железнодорожных перевозок в порту составляет около 150 вагонов, что значительно ниже проектной мощности портовой железнодорожной станции. Железнодорожная ветка, ведущая к порту, пересекает одну из основных автомобильных магистралей Баку, в результате чего движение поездов по ней осуществляется только в ночное время.
- Автодорожный подъезд к порту Баку находится в хорошем состоянии. Единственная сложность для автомобильного транспорта – это ограничение на выезд/въезд грузовых автомобилей из/в порт в дневное время суток в будние дни и полный запрет в выходные дни.

На строительство нового Бакинского Международного Морского Торгового Порта в поселке Аляты в 65 км к югу от города Баку, которое было начато в ноябре 2010 года, первоначально было выделено 400 млн. долларов США. В 2011 году бюджет был увеличен до 700 млн. долларов США. Под строительство нового хаба была зарезервирована площадь 400 га, 100 из которых были выделены для создания Международного центра логистики. Строительство порта планируется осуществить в три этапа и завершить к 2015-2016 гг. Первый этап проекта предусматривает строительство двух паромных мостов, трех грузовых причалов для приема контейнеровозов, Ро-Ро и судов для генеральных/сухих грузов. Второй этап проекта предусматривает строительство трех грузовых причалов, третий - строительство двух дополнительных грузовых причалов. Порт будет предназначен для обслуживания судов с тоннажем 13500 тонн, что является оптимальным для Каспия. Пропускная способность составит 11,6 млн.

тонн. Первый этап планируется завершить в течение следующих 3 лет. В феврале 2011года голландская компания Van Oord BV и ОАО «Азеркорпю» приступили к подготовительным работам по углублению дна.

Азербайджанская государственная судоходная компания КАСПАР недавно выступила с инициативой о переносе своих операций Ро-Ро в расположенный к северу от Баку морской порт Зых, находящийся под его единоличным контролем, но официально пока не введенный в эксплуатацию. Верфи также должны быть переведены из центра города на этот новый объект.

В порту Зых имеются несколько причалов и офис таможни. В будущем этот порт может стать для КАСПАР постоянной базой технического обслуживания и обслуживания судов типа Ро-Ро, по меньшей мере, до начала введения в эксплуатацию порта в Алятах.

Регулярные судоходные линии с заходом в Баку

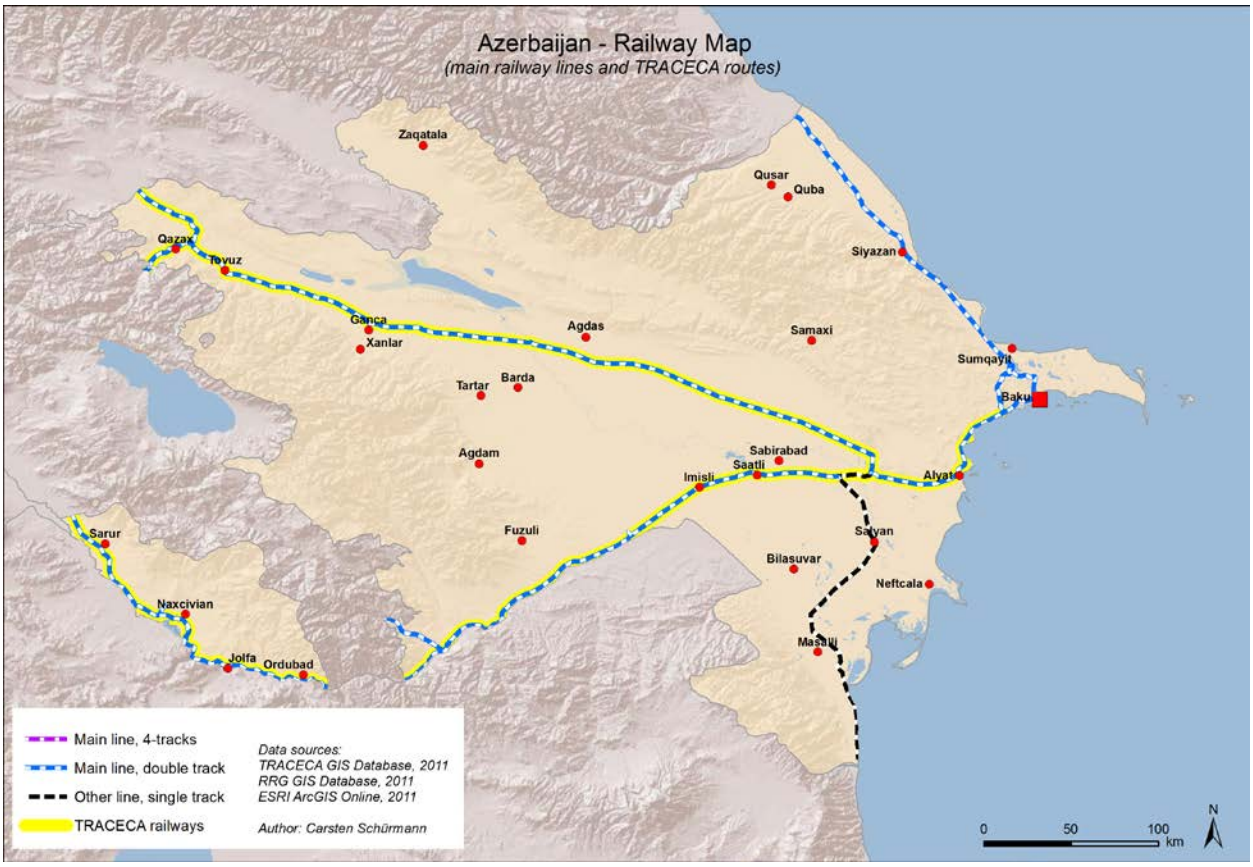
КАСПАР является единственным оператором регулярных судоходных линий на Каспийском море в рамках ТРАСЕКА. Компания располагает флотом из 7 х 28 и 4 х 52 железнодорожных паромов (которые альтернативно могут принять на борт 58 х 16 м прицепов и до 200 пассажиров при отсутствии на борту ММО/нефтепродуктов) и 2 (также довольно старых и технически устаревших) судов Ро-Ро, вмещающих по 33 прицепа и обеспечивает нерегулярные, но частые ежедневные рейсы в/из Актау и Туркменбаши. В настоящее время суда, рассчитанные на 28 вагонов, устарели с технической и коммерческой точки зрения в связи с резким увеличением трафика, особенно между Баку и Актау. Объем грузов в тоннах, перевозимых по этому маршруту, по имеющейся информации, вырос на 400% с января по июль 2011 по сравнению с аналогичным периодом 2010 года. В связи с этим КАСПАР, при поддержке государственного бюджета и АБР, заказал своему давнему партнеру, хорватской судостроительной верфи Uljanik, строительство железнодорожных паромов емкостью 54 вагона по схеме «2+3». 2 заказанных парома должны быть поставлены в октябре-ноябре 2012 года. В то же время компания активно ищет источники дополнительных объемов грузов на рынке.

Кроме того КАСПАР осуществляет рейсы неспециализированных судов из Баку в Актау (а теперь также и в Туркменбаши) для транспортировки гуманитарных контейнерных грузов НАТО в Афганистан.

Еще одной важной задачей для КАСПАР в целях сохранения его лидирующей позиции на Каспийском море являются перевозки Ро-Ро, для которых имеется значительный рыночный потенциал, и спрос на которые растет.

6.2.2 Наземные перевозки: железнодорожный транспорт

Иллюстрация 8: Железнодорожная карта Азербайджана



Источник: ТРАСЕКА (2011)

Азербайджан расположен на пересечении основных международных транспортных маршрутов. Географическое положение Азербайджана обеспечивает ему статус важного связующего звена между Востоком и Западом, а также Севером и Югом ,в региональном значении между Черным и Каспийским морями (региональный коридор TRACECA Баку-Алят-Гянджа-Казах-Грузинская граница) и между Россией и Ираном (коридор «Север-Юг» через Баку).

Закрытое Акционерное Общество (ЗАО) «Азербайджанские Железные Дороги «(АЖД) состоит из трех управлений – в Баку, Гяндже и Нахичевани, руководство которыми осуществляется в Баку. АЖД, единственный железнодорожный оператор в Азербайджане, является закрытым акционерным обществом (51 % акций находится у государства), которое подчиняется Министерству транспорта. В настоящее время обсуждается вопрос о разделении функций эксплуатации и управления инфраструктурой (но процесс не завершен).

Общая протяженность ж/д сети составляет 2929,4 км, ширина колеи – 1520 мм (российский стандарт). 2099,7 км путей обслуживают общественные перевозки, остальные линии – промышленные. 804,7 км – двухпутная колея, 1271,4 км электрифицированы воздушными линиями электропередачи под напряжением 3 кВ постоянного тока.

Таблица 9: Основные параметры сети азербайджанских железных дорог

Общая протяженность (км)	Колея (мм)
2 929,4	1 520
Электрификация (км)	**Система электроснабжения**
1 271,4	3 кВ постоянного тока

Существуют две главные линии (обе двухпутные и электрифицированные), которые расходятся от Баку. Северная линия идет по берегу Каспийского моря до Махачкалы (Россия), другая линия идет в направлении Алята, а затем поворачивает вглубь страны к Курдамиру, Евлаху и Агстафе, а затем идет в направлении Тбилиси (Грузия).

Третья линия, лишь частично электрифицированная, идет вдоль иранской границы к Нахичевани, в Джульфе от нее отходит ветка в направлении Ирана. На сегодняшний день эта линия не функционирует. Кроме того, существуют несколько малых ответвлений, отходящих от основных путей, а также густая железнодорожная сеть на полуострове Апшерон вокруг Баку.

Главные пути включают в себя сообщение «Запад-Восток» черноморских портов Грузии и грузинской столицы Тбилиси с Баку, где имеется интерфейс с железнодорожными паромами, осуществляющими перевозки в Актау (Казахстан) и в Туркменбаши (Туркменистан), а также сообщение «Север-Юг», по которому осуществляются перевозки от российской границы в районе Махачкалы к иранской границе в Астаре.

Все главные линии АГЖД спроектированы под скорость 80 км/ч для грузовых перевозок и 100 км/ч для пассажирских перевозок.

1512 км железных дорог оборудованы полной автоматической системой блокировки, обеспечивающей высокую пропускную способность на двухпутных и однопутных участках, а остальные 479 км оборудованы полуавтоматической системой блокировки, подключенной к центральному диспетчеру без промежуточной сигнальной системы между обгонными путями. Железнодорожная сеть насчитывает 176 станций, две из которых (Биладжари и Ширван) представляют собой крупные автоматизированные сортировочные станции.

12 станций имеют контейнерные складские помещения с необходимым оборудованием, рассчитанным на 20-футовые контейнеры, а на трех станциях (Кешле, Гянджа и Хирдалан) имеется возможность обработки грузов в 40-футовых контейнерах.

Большая часть сети АГЖД пострадала из-за отсутствия своевременных инвестиций. Железнодорожная сеть была создана более 30 лет назад, и около 40% путей требуют ремонта.

Локомотивный парк эксплуатируется очень интенсивно, с технической точки зрения он изношен: около двух третей локомотивов требуют замены и модернизации. В целом, срок службы приблизительно 60% железнодорожных основных фондов истек.

В 2006 году сообщалось, что около 30% путей коридора «Восток-Запад» в направлении Грузии нуждаются в обновлении. По результатам исследования, проведенного Всемирным банком, были представлены предложения по финансированию, отдающие приоритет этому маршруту, а также модернизации парка локомотивов.

Две главные линии АГЖД электрифицированы под напряжением 3 кВ постоянного тока. АГЖД имеет в своем распоряжении 204 двухсекционных электровоза, из которых в эксплуатации находятся 96. Возраст 46 из них составляет менее 15 лет. Остальные – это локомотивы VL-8, которым более 35 лет. Срок службы локомотивов VL-8 уже истек, что

приводит к частым поломкам – в среднем одна поломка на локомотив в месяц. Эти локомотивы необходимо как можно скорее модернизировать или заменить. В результате допустимую массу поездов пришлось сократить до 2800 т (вместо 3500 т).

Парк грузовых вагонов АГЖД также устаревает. В общей сложности у АГЖД имеется излишек вагонов: 7771 вагон находится в эксплуатации, еще 10162 вагона пригодны к эксплуатации и находятся в резерве и еще 5655 вагонов, которые при необходимости можно обновить. Тем не менее, в АГЖД ожидают нехватки полувагонов и вагонов-цистерн в ближайшем будущем.

Ниже приведены объемы грузоперевозок АГЖД в 2003 – 2010 гг.:

Таблица 10: Объем грузовых перевозок АГЖД с 2003 по 2010 год; тонн в год

	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Внутренние перевозки	5 376,8	5 525,2	7 333,5					3 600
Импорт	3 527,4	4 897,9	5 755,7					5 700
Экспорт	2 298,6	2 845,5	6 104,7					4 870
Транзит	9 142,5	7 402,6	7 327,7					8 200
Всего	**20 385,3**	**20 674,2**	**26 201,6**	**29 687,0**	**28 007,3**	**27 391,6**	**20 700**	**22 300**

Значительную долю железнодорожных грузов составляют нефть-сырец и нефтепродукты, для которых железная дорога остается основным средством транспортировки (11,8 млн. тонн в 2010 г.). Тем не менее, объемы железнодорожных перевозок других грузов начали увеличиваться, и если железнодорожные перевозки нефти и нефтепродуктов в 2008 году составили 75% от общего объема грузоперевозок, то в 2010 году их доля снизилась до 53%.

Рост перевозок металлопродукции, цемента, пищевых продуктов и химических веществ оказал значительное воздействие на общие объемы перевозок. Основная часть этих товаров импортируется Азербайджаном из Грузии и России по железной дороге.

В таблицах ниже показан общий объем ежедневных перевозок в 2009 году в страну и из страны (источник: АГЖД, типичный день)

Таблица 11: Ежедневный железнодорожный трафик в Азербайджане

В Азербайджан	Поездов/ сутки	Вагонов/ сутки	Груженых вагонов/ сутки	Пустых вагонов/ сутки
Россия	6	322	270	52
Грузия	13	653	210	443
Турция	-	-	-	3
Всего	**19**	**975**	**480**	**495**

Из Азербайджана	Поездов/ сутки	Вагонов/ сутки	Груженых вагонов/ сутки	Пустых вагонов/ сутки
Россия	4	232	27	205
Грузия	20	675	665	10
Турция	1	28	26	2
Всего	**25**	**935**	**718**	**217**

Источник: АГЖД, стандартный день

Основной объем перевозок проходит по линии «Восток-Запад» между Баку и Тбилиси (около 35 пар поездов в сутки), второе место по объемам перевозок занимает линия «Север-Юг» от Баку к российской границе (около 10 пар поездов в день).

Главными текущими или планируемыми транспортными проектами в Азербайджане, связанными с железнодорожной системой, являются:

- Перенос Бакинского порта в п.Алят и строительство центра логистики на станции Алят

Алят находится в 70 км к югу от Баку на берегу Каспийского моря, на пересечении коридоров ТРАСЕКА и «Север-Юг» с основной железнодорожной веткой в направлении Грузии и железнодорожной веткой из России в Иран через Баку, Ленкорань и Астару, которые пересекаются на станции Алят. Расстояние от порта до железнодорожной станции составит менее 5 км.

- Проект железной дороги Баку-Тбилиси-Карс

Строительство новой линии протяженностью 98 километров (61 миль) между Карсом и Ахалкалаки, из которых 68 км (42 мили) проходят по территории Турции и 30 км (19 миль) - Грузии. Существующая линия из Ахалкалаки в Тбилиси и Баку будет модернизирована.

Иллюстрация 9: Проект железной дороги Баку – Тбилиси – Карс

Новая железнодорожная линия призвана обеспечить альтернативный маршрут к существующей железной дороге Карс-Гюмри-Ахалкалаки, которая не используется с 1993 года, когда Турция закрыла свою границу с Арменией в поддержку Азербайджана в его

конфликте с Арменией вследствие Карабахской войны. Многостороннее соглашение о строительстве линии было подписано тремя странами в январе 2005 года.

На строительство указанной железнодорожной линии на территории Грузии Азербайджаном выделен беспроцентный займ в размере 200 млн. долларов США с процентной ставкой всего 1% годовых. Завершение строительства запланировано на конец 2012 года / начало 2013 года.

Иллюстрация 10: Строительство железной дороги Баку – Тбилиси – Карс

- Государственная программа развития системы железнодорожного транспорта на 2010-2014 годы

Правительство Азербайджана Указом Президента от 6 июля 2010 года утвердило амбициозную «Государственную программу развития системы железнодорожного транспорта на 2010-2014 годы». Общий бюджет составляет 1,5 млрд. долларов, из которых Всемирный банк одобрил финансирование в объеме 450 млн. в 2008 году в рамках займа МБРР с 23-летним сроком погашения, включая восьмилетний льготный период. Это решение вступило в силу в марте 2010 года. В 2011 году Экспортным кредитным агентством Чешской Республики был выделен дополнительный заем в размере 215 млн. евро на приобретение железнодорожного оборудования чешского производства.

Основной составляющей проекта с точки зрения Всемирного банка является реабилитация железнодорожной магистрали «Восток-Запад» Баку-Беюк-Кесык, протяженность которой составляет 240 км из 317 км, предусмотренных правительственной программой.

Существующая железнодорожная линия имеет следующие параметры:

1. Длина линии составляет около 503 км, она является двухпутной (за исключением однопутного моста в Пойлу), электрифицированной и оборудованной автоматической системой блокировки,
2. Максимальная скорость - 80 км/ч,
3. Максимальная нагрузка на ось - 23 т,
4. Станции оборудованы электрическими стрелочными переводами за исключением трех станций с ручными стрелочными переводами,
5. Длина участков между станциями (от станции до станции) варьируется от 8,6 км до 14,2 км,
6. Текущая пропускная способность линии составляет 45 пар поездов в день.
7. Текущие объемы перевозок:
    - 20 пар международных грузовых поездов в сутки (из которых только от 3 до 10 вагонов идут из России),
    - 1 пара в сутки - международный пассажирский поезд,
    - 10-12 пар в сутки местных грузовых поездов,
    - 5 пар в день местных пассажирских поездов.

Государственная программа в рамках Проекта ВБ предусматривает модернизацию линии с целью увеличения пропускной способности и скорости.

Пути и мосты будут реконструированы, а система электрификации будет переведена с 3,3 кВ постоянного тока на 25 кВ переменного тока, будет также обновлено сигнальное оборудование. Скорость на линии возрастет до 160 км/ч, и время в пути от Баку до границы сократится наполовину (7-8 часов вместо сегодняшних 14-16 часов). В результате обновления ожидается повышение пропускной способности до 60 пар поездов в день.

Проект предусматривает реконструкцию и обновление основного имущества железной дороги (путей, локомотивов, контактных сетей, энергообеспечения, сигнализации).

С технической точки зрения проект предусматривает следующее:

- Перевод системы энергообеспечения в коридоре с 3,3 кВ постоянного тока на 25 кВ 50 Гц переменного тока; перевод системы энергообеспечения с 3,3 кВ постоянного тока на 25 кВ переменного тока будет происходить в рамках контракта на проектирование, поставки и установку «под ключ»,
- Модификация и обновление сигнальной системы будет проходить за счет приобретения необходимых элементов путем проведения международных конкурсных торгов (International Competitive Bidding, ICB), а установка будет производиться силами АГЖД,
- Приобретение около 50 локомотивов. Закупка локомотивов будет осуществляться в рамках двухэтапного (ICB) без предварительной квалификации участников,
- Приобретение 200 новых контейнерных платформ и обновление еще 90 платформ,
- В настоящее время проходит тендер на предоставление технической помощи АГЖД по проектным услугам, связанным с переводом системы

энергообеспечения, обновлением сигнальной системы в коридоре Баку-Беюк-Кесык и по закупкам электровозов.

Модернизационная составляющая будет включать преобразование АГЖД в финансово самостоятельную организацию, покрывающую свои издержки за счет доходов от операционной деятельности (в том числе технического обслуживания инфраструктуры и средств тяги) путем повышения операционной эффективности, увеличения прозрачности железнодорожной отрасли за счет введения международных стандартов финансовой отчетности и центров прибыли (пассажирских/грузовых), а также отдельного бухгалтерского учета пассажирских перевозок, т.к. эти услуги могут быть выделены в отдельное подразделение.

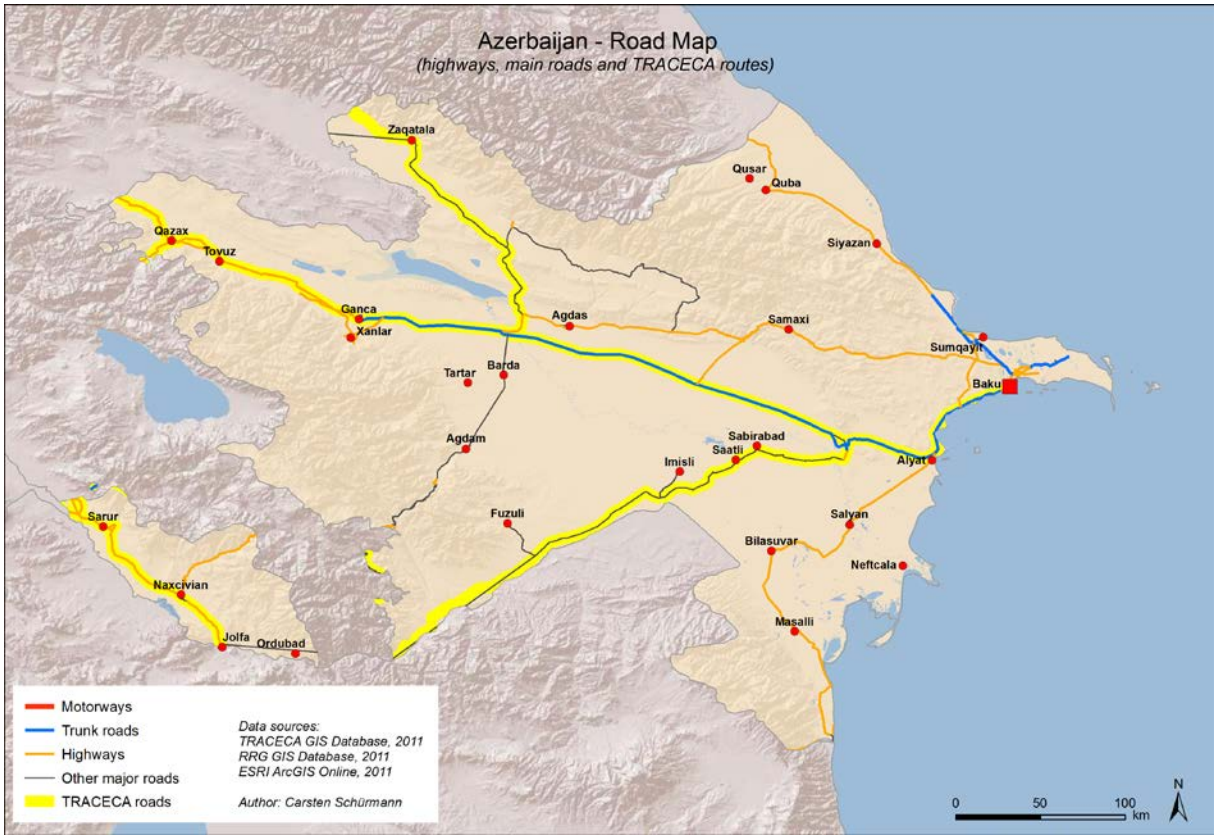
Основной целью проекта является содействие АГЖД в привлечении растущих объемов транзитного трафика через Азербайджан, в том числе транзита нефти и нефтепродуктов из соседних стран.

Наконец, он призван способствовать сокращению количества несчастных случаев и негативного воздействия на окружающую среду за счет улучшения состояния железнодорожного полотна и модернизации технологий АГЖД по профилактике и ликвидации аварийных разливов нефти.

Также был проведен SWOT-анализ для железнодорожной станции порта Баку и трансграничного участка железной дороги Баку – грузинская граница, с ним можно ознакомиться по ссылке: SWOT Analysis Azerbaijan Railways Projects_ru.doc

6.2.3 Наземные перевозки: автомобильный транспорт

Иллюстрация 11: Карта автомобильных дорог Азербайджана



Источник: ТРАСЕКА (2011)

Сеть автомобильных дорог состоит из 24 981 км дорог общего пользования, из которых 6 882 км - дороги республиканского значения и 18 099 км – местные дороги. Сетью является достаточной для удовлетворения потребности страны с точки зрения как внутренних (на дороги приходится 28% общего объема грузов), так и международных перевозок (в силу географического положения страны 60% грузовых автомобилей, пересекающих границу с Грузией, осуществляют транзит). Основные дороги:

- с востока на запад: 503-километровый участок дороги Е60, Баку - Алят - Гянджа - Казах - Газах/грузинская граница, является основной транспортной артерией между Черным и Каспийским морями вдоль коридора ТРАСЕКА;
- с севера на юг: дорога Е119 протяженностью 521 км, российская (дагестанская) граница/Губа - Баку - Астара/ граница с Ираном;
- и 631 км дороги Е002: Баку - Али - Байрамлы - Горис - Минджевана - Мегри - Ордубад - Нахичевань - Садарак - турецкая граница. Однако 43-километровый участок, проходящий по территории Армении, закрыт, в то время как большая часть грузов между двумя регионами перемещается по воздуху или по дороге через Иран.

Структура автомобильных дорог общего пользования в Азербайджане в соответствии с классификацией дорог по категориям выглядит следующим образом:

- категория I (4-полосные дороги с шириной проезжей части 15 м) – 130 км
- категория II (проезжая часть шириной 7,5 м) – 894 км
- категория III (проезжая часть шириной 7 м) – 5 958 км
- категория IV (проезжая часть шириной 6 м) – 16 071 км.

Общая протяженность автомагистралей в Азербайджане составляет всего 1871 км, 191 км из которых являются четырехполосными дорогами.

Тем не менее, согласно докладу Всемирного Банка от апреля 2010 года, только 45% автомагистралей, 30% республиканских и 16% автомобильных дорог местного значения находятся в хорошем состоянии (в предшествующем документе – отчете АБР в рамках технической помощи – отмечалось, что до 75 % дорожной сети нуждается в реконструкции). Многочисленные сельские дороги в основном являются грунтовыми, что затрудняет круглогодичный доступ и вызывает повреждения транспортных средств (52% всей сети составляют дороги с твердым покрытием, в то время как 47% дорог покрыты гравием).

Широко распространены дорожные опасности, такие как открытые люки, мусор, провалы и выбоины. Большая часть дорог не имеет освещения в ночное время. Многие водители не обращают внимания на правила дорожного движения, сигналы светофоров и дорожную разметку (которая к тому же часто отсутствует), пешеходов и других водителей и часто ездят на очень высоких скоростях. Это приводит к частым и серьезным авариям (несмотря на тенденцию к сокращению, коэффициент смертности в результате ДТП по-прежнему в 5-10 раз выше, чем в странах Западной Европы). Считается, что ежегодные потери страны от дорожно-транспортных происшествий составляют в денежном исчислении 1,2 млрд. долл. США в год.

Эксплуатация негабаритных и тяжеловесных транспортных средств осуществляется в соответствии с положениями международного соглашения «О массах и габаритах транспортных средств, осуществляющих межгосударственные перевозки по автомобильным дорогам государств – участников СНГ». Габариты транспортного средства не должны превышать 4 м в высоту, 2,55 м в ширину, 20 м в длину, а его масса не должна превышать 44 тонны. В других случаях транспортному средству требуется

специальное разрешение для выполнения поездки в один конец. Эскорт становится обязательным в случае, если ширина, длина и вес транспортного средства превышают 3,5 м, 30 м и 80 т, соответственно. Допустимая нагрузка на ось варьируется от 10 т для одноосных транспортных средств до 22 т для транспортных средств с тремя осями. Однако это правило зачастую не соблюдается, и лимиты превышаются. Это влечет за собой повреждения дорожного покрытия и быстрое обветшание мостов.

После долгих лет застоя правительство рассмотрело эту проблему и одобрило инвестиции в улучшение дорожной инфраструктуры в объеме до 3,8 млрд. долларов США на период с 2005 по 2009 год. АБР оказывает техническую помощь и предоставляет многотраншевую кредитную линию, объем которой в общей сложности достигнет 1 млрд. долларов США в 2012 году. Однако эти меры запоздали и оказались недостаточными, чтобы справиться с быстрым и масштабным ростом трафика (объемы грузовых автомобильных перевозок возросли в 2,2 раза за период 2000-2008 гг.). В соответствии с Программой развития транспорта на 2006-2015 годы планируется построить либо реконструировать 3578 км дорог республиканского значения и 5928 км местных дорог. Правительство заявило также о намерении привести все дороги в соответствие с международными стандартами в течение 2018-2020 гг. Участки коридора Е60 ТРАСЕКА Алят – Гаджигабул - Кюрдамир, Уджар - Евлах и Гянджа - Газах уже реконструированы. Остальные 160 км должны быть завершены в ближайшее время. Уже начаты работы на приграничном участке Е119 Баку – Губа/российская (дагестанская) граница протяженностью 118 км, а также на участке Билясувар - иранская граница, в то время как строительство автомобильного обхода Баку (21,5 км) и участка дороги Алят - Астара (243 км) еще продолжается.

Другие планы и проекты включают строительство моста через Бакинскую бухту (длиной 14 км), запланированное на 2014-2015 гг. На сегодняшний день завершено технико-экономическое обоснование проекта. Мост должен стать элементом кольцевой дороги Баку и содействовать снижению интенсивности дорожного движения в центре столицы.

Конструирование дорог, начиная от проектирования и вплоть до техобслуживания, все еще базируется на технических и экономических принципах советских времен. Они уже не в состоянии удовлетворить нужды и потребности современной, свободной рыночной экономики.

Несмотря на ратификацию значительного числа международных соглашений и утверждение законов и нормативных актов в области автомобильного транспорта, реализация остается слабым местом, и процедуры контроля еще предстоит выработать. Как и во многих других странах ТРАСЕКА, правительству Азербайджана необходимо решать одновременно вопросы экономического статуса и профессионального образования ответственного персонала.

До недавнего времени пользователи автомобильного транспорта сообщали о многочисленных поборах и бюрократических проблемах и препятствиях, создаваемых государственными или недавно приватизированными агентствами, которые способствуют образованию основанных на взятках местных монополий, снижению конкурентоспособности, увеличению транзитных расходов и сроков поставки. Прежде «вознаграждение за упрощение формальностей» составляло более 50% от общей стоимости транспортировки. Однако эта ситуация стала кардинально меняться с начала 2011 года.

Дорожные перевозки в Центральную Азию крайне ограничены из-за нерешенных административных вопросов (в частности, визовый режим с Туркменистаном) и низкого качества предоставляемых услуг в области морских перевозок из Баку в порты Актау и Туркменбаши. Похоже, как в Казахстане, так и в Туркменистане не хватает политической воли для решения оперативных трудностей, с которыми сталкивается КАСПАР,

Азербайджанское государственное морское пароходство, осуществляющее перевозки в вышеупомянутые порты.

6.3 Упрощение торговли и транзита

6.3.1 Общий обзор

- **Процедуры и формальности** являются **основными барьерами** на пути развития Морских магистралей:
  - необходимо проходить несколько пунктов пересечения границы, в основном, в портах, но также и на сухопутных маршрутах – например, по центральным наземным коридорам: от минимум 2 пункта на одной линии (одно море), до 5 пунктов на линиях, связывающих страны на западном побережье Черного моря со странами на восточном побережье Каспийского моря, и даже больше, если длительный транзит проходит через большее количество стран и требует операций по перегрузке;
  - в рамках морских транспортных цепочек необходим ряд операций по перегрузке на различные виды транспорта, обработке и временному хранению грузов: обычно 3 перегрузки и минимум 6 операций по обработке грузов плюс 2 операции по хранению в случае, если перевозки осуществляются по одному морю, и на несколько операций по обработке больше при перевозках между морями;
  - прошлый и сегодняшний опыт Морских магистралей в других регионах, а также опыт мировой системы контейнерных перевозок показывает, что устранение этих трудностей является основным фактором успеха.
- Процедурный процесс в портах и в пунктах пересечения границы главным образом связан с **законами и нормативными актами о торговле**, но ответственность за выполнение этих законов лежит на операторах транспорта и транзитных цепочек. Значительная часть их деятельности посвящена решению этих непростых вопросов, и они получают соответствующую прибыль благодаря эффективности своей деятельности. Отношения между учреждениями, с одной стороны (прежде всего таможней, а также министерствами и проверяющими органами), и операторами и клиентами, с другой стороны, зависят от этих функций, которые сочетаются с физическим транзитом и транспортными операциями.
- **Влияние административных и регуляторных барьеров** обычно ощущается еще больше, когда речь идет о морских перевозках, поскольку:
  - морские перевозки и транзитные операции в порту требуют больше формальностей, чем при перевозках наземным транспортом, в том числе специального обмена информацией, бумажной документации, и т.д., что с полным правом воспринимается, как усложняющий фактор;
  - это усугубляет слабые стороны интермодального транспорта на базе морских перевозок, в частности, при сравнении с простым автодорожным транспортом;
  - время транзита увеличивается тогда, когда формальности и операции не приведены в соответствие, например, когда перевозка одним видом транспорта не согласована с дальнейшей перевозкой другим видом транспорта, что часто имеет место между морским и железнодорожным транспортом в регионе ТРАСЕКА;

- затраты возникают не только прямые, но и косвенные, и не только официальные, но и неофициальные, а неофициальные поборы за транзит и другие затраты на операции увеличивают сумму официальных тарифов, налогов и сборов.

- **Общие слабые стороны/барьеры** были определены во всех странах-участницах проекта «LOGMOS» в различной степени и в различных масштабах. Такая диагностика проводилась под ключевым понятием «содействие развитию» заинтересованными сторонами в каждом государстве на двустороннем и региональном уровнях. Барьеры в этой области описываются в перечне "W" (Weaknesses – слабые стороны) различных SWOT-анализов, результаты которых обобщены в следующих документах проекта:
  - «Обзоры стран», как показано далее,
  - Презентации для семинаров и совещаний.
- Среди **решений**, обсуждавшихся на этапе диагностики, был разработан ряд общих **рекомендаций и целей**, которые частично реализованы, запланированы к реализации или рассмотрены в рамках будущих проектов «LOGMOS», и, в более широком плане, в рамках развития интермодального транспорта, включая пункты пересечения границ и порты:
  - Информационные системы и решения / ЭОД в сфере:
    - информирования (клиентов и операторов)
    - заполнения деклараций
    - предварительных уведомлений (для таможни и других органов)
    - взимания сборов, налогов и платежей
  - Концепция «комплексного обслуживания» и ее приближение к принципу «Единого окна»
  - Системы и методы управления рисками
  - Решения по информационному обмену между портами/сообществами Морских магистралей
  - Обнаружение и отслеживание (в сотрудничестве с операторами)
  - Модернизация/перестройка пунктов пересечения границы
  - Обучение (управление, организация ИТ…)

6.3.2 SWOT анализ

В следующей главе приведены основные результаты национального SWOT анализа процедур торговли и транзита действующих в Азербайджане.

Таблица 12: SWOT анализ процедур торговли и транзита

СИЛЬНЫЕ СТОРОНЫ	• Официальная таможенная политика ориентирована на передовую практику • Принцип «Единого окна» на таможенных пунктах пропуска • План действий на 2008-2017 гг. Программы АБР ЦАРЭС предполагает сокращение времени на пересечение границы на 50% к 2012 году и еще на

	30% к 2017 году по сравнению с 2007-м.
СЛАБЫЕ СТОРОНЫ (БАРЬЕРЫ)	• Отсутствие стратегии упрощения процедур торговли • Отсутствие единого, последовательного и прозрачного применения таможенных и других норм и правил при пересечении границы • Задержки грузовых поездов в среднем на 8 часов у пунктов пересечения границы[1] • Визовые формальности для водителей грузового автотранспорта в пунктах пропуска, двусторонние автотранспортные квоты (дозвола), таможенный конвой, пункты проверок на дорогах, неофициальные поборы • Количество проверок и правил, осуществляемых при различных экономических условиях и в различных органах • Отсутствие системы «Единого окна» по экспортным, импортным и транзитным перевозкам с использованием прямой коммерческой записи (direct trader entry (DTE)).
ВОЗМОЖНОСТИ	• Новый Таможенный кодекс, адаптированный к нормам ЕС и заменяющий принятый в 1997 году, который уже действует • Внедрение упрощенных и согласованных процедур пересечения границ и передача Таможенному комитету ответственности за контроль обязанностей других агентств (ветеринарный, фитосанитарный, экологический контроль и т.д.) • Внедрение новых процедур на границе (присвоение грузовикам штрих-кода, проверки на основе управления рисками), сокращающих время пересечения грузовиком с 108'до 15-20 минут • Утверждение жестких временных рамок для проведения таможенного оформления в пункте назначения • Расширение использования информационных технологий для предварительных и окончательных экспортных и импортных деклараций • Планируется внедрение электронной цифровой подписи и платежей, что позволит сократить бюрократические препоны и физические контакты, способствуя тем самым снижению коррупции • Разработка системы «Единого окна» с использованием передовой международной практики • Фиксированные тарифные соглашения с постоянными и надежными пользователям клиентами таможни

[1] Отчет АБР «Транспорт и логистика Азербайджана», 2009, Таблица 3 «Анализ оборота вагона при транспортировке нефти и нефтепродуктов на участке Баку-Батуми» (Июль 2006), стр.14.

	• Программа комплексной таможенной проверки с низким уровнем риска для лояльных коммерсантов и посредников • Реализуются меры по улучшению дорожной инфраструктуры (несколько универсальных полос, отдельная зона для стоянки грузовиков) в основном пункте пересечения границы (Беюк - Кесик) • Готовность правительства присоединиться к соглашению о поезде «Викинг»
УГРОЗЫ	• Задержки в реализации мер усовершенствования транзита в странах центрального коридора ТРАСЕКА • Медленное или запоздалое принятие последовательных и скоординированных (с другими странами) мер по упрощению процедур • Отсутствие правовых инструментов, способствующих реализации электронного обмена данными на таможне с соседними странами