



6 СТРАТЕГИЧЕСКИЕ ЗАДАЧИ

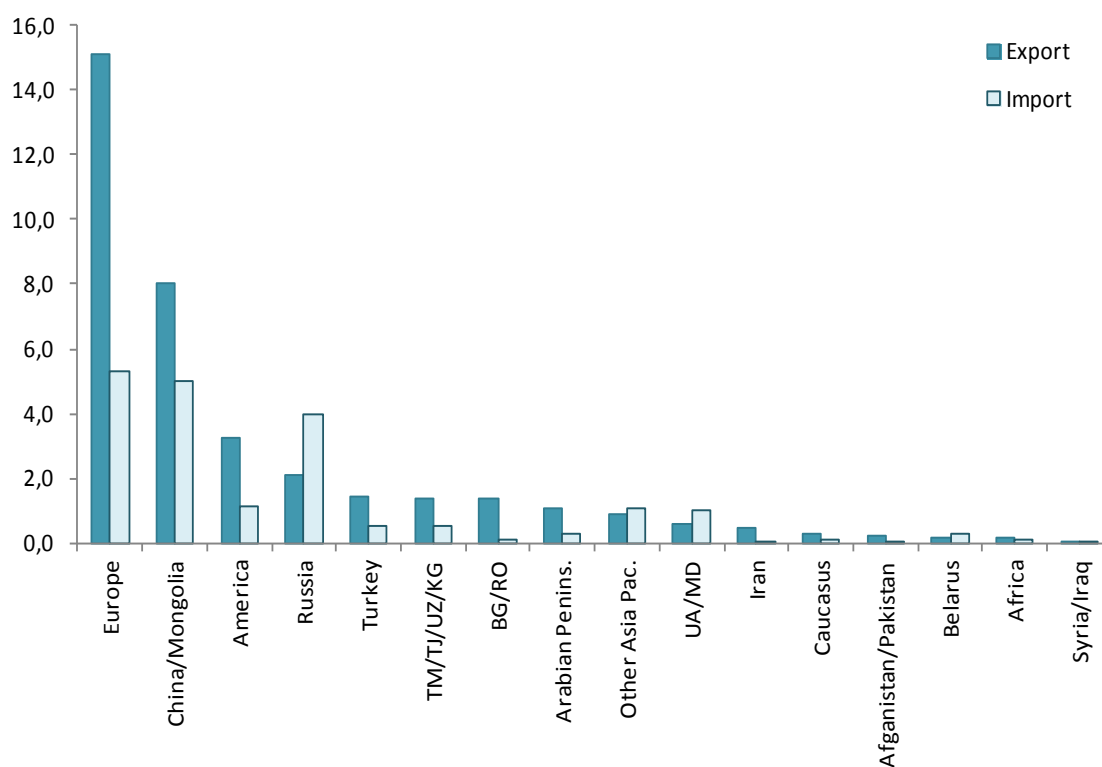
6.1 Задачи рынка

6.1.1 Национальная торговля: экспорт и импорт

Мировые торговые партнеры

Географическое положение Казахстана благоприятствует развитию торговых отношений с Китаем, Россией и рядом стран Средней Азии и Ближнего Востока. Кроме того, он также ведет торговлю с Европой по целому спектру потребительских и промышленных товаров. Северная и Южная Америка также представляют собой потенциальные рынки торговли для Казахстана, однако, это обычно зависит от внешнего контекста, в частности, правил торговли и политики валютного курса. Кроме того, в качестве важного торгового партнера Казахстана необходимо упомянуть Турцию, поскольку товарооборот с этой страной столь же значителен, как и товарооборот с целым рядом стран Средней Азии (Туркменистан, Таджикистан, Узбекистан и Кыргызстан), вместе взятых (см. Иллюстрацию 2) .

Иллюстрация 2: Торговые партнеры Казахстана, 2010 г., млрд евро

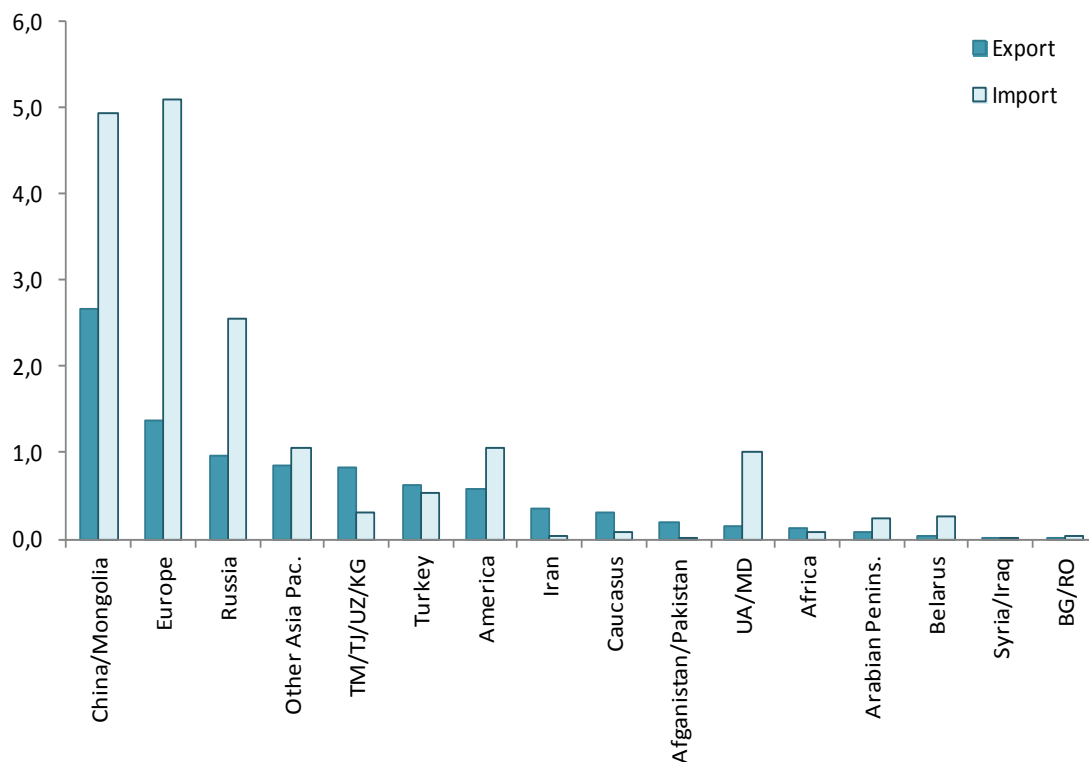


Источник: Расчеты, основанные на данных Eurostat и UN Comtrade

Как видно из иллюстрации выше, Казахстан занимает прочную позицию на международном рынке. В 2010 году экспорт преобладал над импортом и, согласно данным UN Comtrade, нетто-экспорт составил 33,2 млрд. долл. (или 25 млрд. евро). И этого вполне следовало ожидать, с учетом объемов производства зерновых, железной руды и прочей металлопродукции в Казахстане. Однако если вывести за скобки анализа нефть, природный газ, уголь, живых животных и т.д., которые перевозятся навалом, показатели будут совсем другими (см. Иллюстрацию 3).



Иллюстрация 3: Торговые партнеры Казахстана, торговый потенциал, 2010 г., млрд. евро



Источник: Расчеты, основанные на данных Eurostat и UN Comtrade

При исключении из анализа массовых грузов Казахстан превращается в нетто-импортера: по данным Консультанта, чистый импорт классифицированных товаров составил в 2010 году 8,1 млрд. евро (разница между объемами импорта и экспорта соответствующих товаров была почти двукратной). Большинство из этих (немассовых) грузов поступает из Европы, Китая/Монголии, России, Украины и Молдовы, Средней Азии, а также других стран происхождения. Тем не менее, торговый обмен Казахстана с Европой (за исключением стран СНГ и ТРАСЕКА), Турцией, Кавказом, Болгарией – Румынией, Беларусью, Украиной – Молдовой мог бы составить серьезный потенциал для проекта «LOGMOS». На указанные страны, согласно оценке, приходится до 56% потенциального экспорта и 40% импорта немассовых товаров (см. соответствующие объемы торговли в Таблице 4 ниже). Это означает, что почти две трети экспорта немассовых грузов из Казахстана ориентировано на регион ТРАСЕКА, в то время как география импорта немассовых грузов в Казахстан гораздо более разнообразна и выходит за рамки региона ТРАСЕКА.

Таблица 4: Распределение торговых партнеров Казахстана, 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	9%	6%	8%	6%	6%	6%
Аравийский полуостров	3%	1%	2%	1%	1%	1%





Логистические процессы и морские магистрали II

Афганистан-Пакистан	1%	0%	0%	2%	0%	1%
Африка	0%	0%	0%	1%	0%	1%
Беларусь	0%	1%	1%	0%	2%	1%
Болгария-Румыния	4%	1%	3%	0%	0%	0%
Др. страны Азии и Тихоок. региона	2%	6%	3%	9%	6%	7%
Европа	41%	27%	37%	15%	29%	24%
Иран	1%	0%	1%	4%	0%	1%
Кавказ	1%	0%	1%	3%	0%	1%
Китай-Монголия	22%	26%	23%	29%	29%	29%
Кырг-Тадж-Турк-Узб	4%	3%	3%	9%	2%	4%
Прочие зоны	0%	0%	0%	n/a	n/a	n/a
Россия	6%	20%	11%	10%	15%	13%
Сирия-Ирак	0%	0%	0%	0%	0%	0%
Турция	4%	3%	3%	7%	3%	4%
Украина-Молдова	2%	5%	3%	2%	6%	4%
Всего	100%	100%	100%	100%	100%	100%

Источник: Расчеты, основанные на данных Eurostat и UN Comtrade

Приведенные выше показатели объемов торговли в стоимостном выражении представляют только часть картины, отражающей торговый потенциал Казахстана, значимый для «LOGMOS». В целях более тщательного анализа следует учитывать тоннаж экспортных и импортных потоков, транспортируемых из/в Казахстан.

Как видно из Таблицы 5 ниже, оценочный тоннаж потенциальных товаров LOGMOS, экспортируемых из Казахстана в Европу и другие страны региона ТРАСЕКА, превышает тоннаж импортируемых в Казахстан товаров почти в три раза. Это доказывает, что Казахстан является важным для региона ТРАСЕКА с точки зрения генерирования грузопотоков, особенно это касается Кавказа, Европы и Турции. Некоторые перспективы существуют также в торговле с Беларусью, Молдовой и Украиной.

Таблица 5: Торговый потенциал Казахстана 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	32 868.9	9 917.0	0.41%	0.37%
Кавказ	1 513 557.0	48 696.1	18.84%	1.82%
Европа	1 073 022.8	871 176.7	13.35%	32.59%
Кырг-Тадж-Турк-Узб	2 812 168.5	709 149.8	35.00%	26.53%
Турция	1 018 577.9	227 627.8	12.68%	8.51%
Украина-Молдова	558 813.0	761 387.7	7.0%	28.5%
Всего	8 035 709.5	2 673 422.1	100%	100%

Источник: Расчеты, основанные на данных Eurostat и UN Comtrade

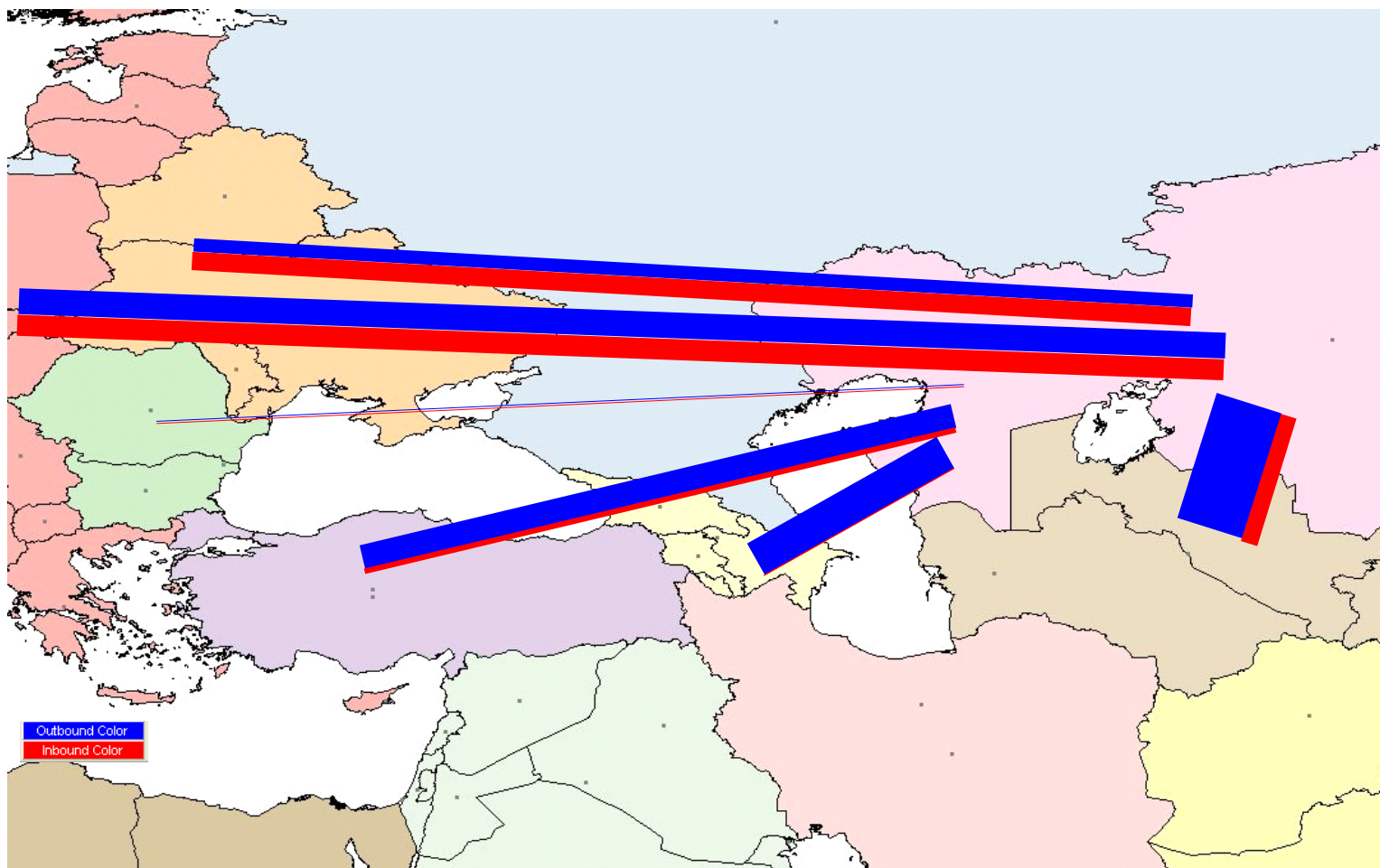
В целом, потенциально значимый для «LOGMOS» товарооборот Казахстана с Европой и другими странами региона ТРАСЕКА является несбалансированным (см. Иллюстрацию 4). Исходя из этого, возникают сомнения в отношении того, что предполагаемый потенциал торгового обмена между Республикой Казахстан и другими странами региона может быть реализован в полной мере, прежде всего, с точки зрения возврата



оборудования. В частности, проблема дисбаланса характерна для торгового обмена между Республикой Казахстан и странами Кавказа, Ираном, Турцией, Болгарией и Румынией. Торговый обмен со странами Европы, Молдовой и Украиной хорошо сбалансирован. Объемы торговли с Беларусью, хотя и не сбалансированные, весьма ограничены, следовательно, они не оказывают существенного влияния на структуру торговли.



Иллюстрация 4: Торговый потенциал Казахстана 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

Для завершения анализа потенциально значимых для «LOGMOS» объемов торговли в регионе ТРАСЕКА важно рассмотреть товарную структуру конкретных торговых потоков

Потенциальный импорт LOGMOS из региона ТРАСЕКА в Казахстан, несмотря на относительно небольшой объем (2,7 млн. т), довольно разнообразен (см. Иллюстрацию 5 и Таблицу 6). Наиболее значительными группами по импорту являются изделия из дерева, продукты питания, напитки, табачные изделия, транспортные средства (воздушные, наземные, морские), а также растительные продукты, неблагородные металлы и оборудование, минеральные продукты. С точки зрения товарной структуры казахстанский импорт из Европы, Турции, Украины и Молдовы хорошо диверсифицирован. Минеральные продукты (соль, сера, строительные материалы) доминируют в торговле с Ираном. Продукты питания, напитки и табачные изделия составляют подавляющую часть импорта из стран Кавказа в Казахстан.

Хотя общий объем потенциального экспорта «LOGMOS» из Казахстана в страны региона ТРАСЕКА является довольно значительным (8,0 млн. т), в его структуре преобладают лишь несколько основных категорий товаров (см. Иллюстрацию 6 и Таблицу 7 ниже) :

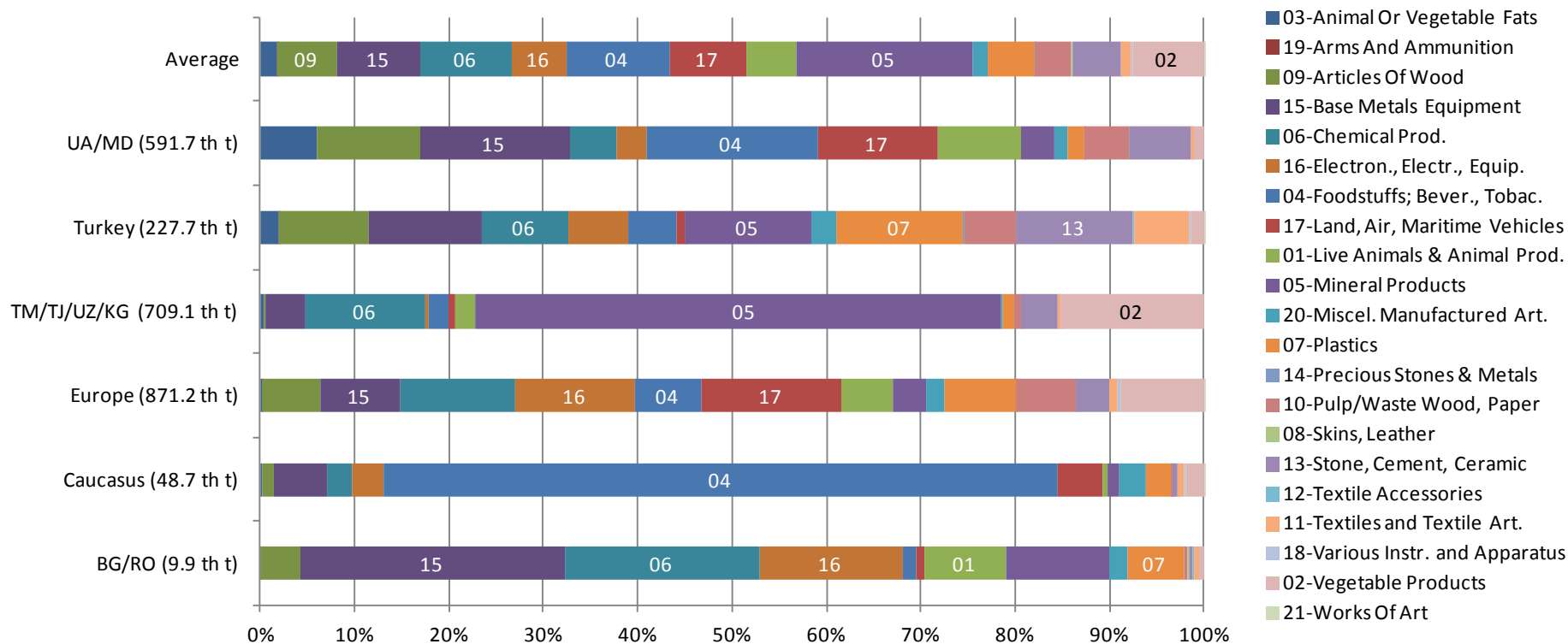
- продукты растительного происхождения. Эта категория включает в себя злаки, которые являются одним из основных частично пригодных для контейнеризации товаров, экспортируемых Казахстаном не только в страны ТРАСЕКА, но и по всему миру;
- цветные металлы и оборудование, а именно, продукция из железа и стали, а также;
- минеральные продукты, основу которых составляют соль, сера и строительные материалы (цемент, гипс, известь и камень).

В совокупности представленные выше категории товаров составляют более 90% экспортируемых Казахстаном товаров. Однако товарная структура казахстанского экспорта различается в зависимости от регионов. Например, в экспорте на Кавказ преобладают растительные продукты (зерновые). Цветные металлы и оборудование преобладают в экспорте в Иран, Турцию, Европу и Беларусь. Минеральные продукты составляют значительную долю экспорта в Украину и Молдову. Большая часть экспорта в Болгарию и Румынию состоит из химических продуктов (удобрений и продуктов неорганической химии).



Логистические процессы и морские магистрали II

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

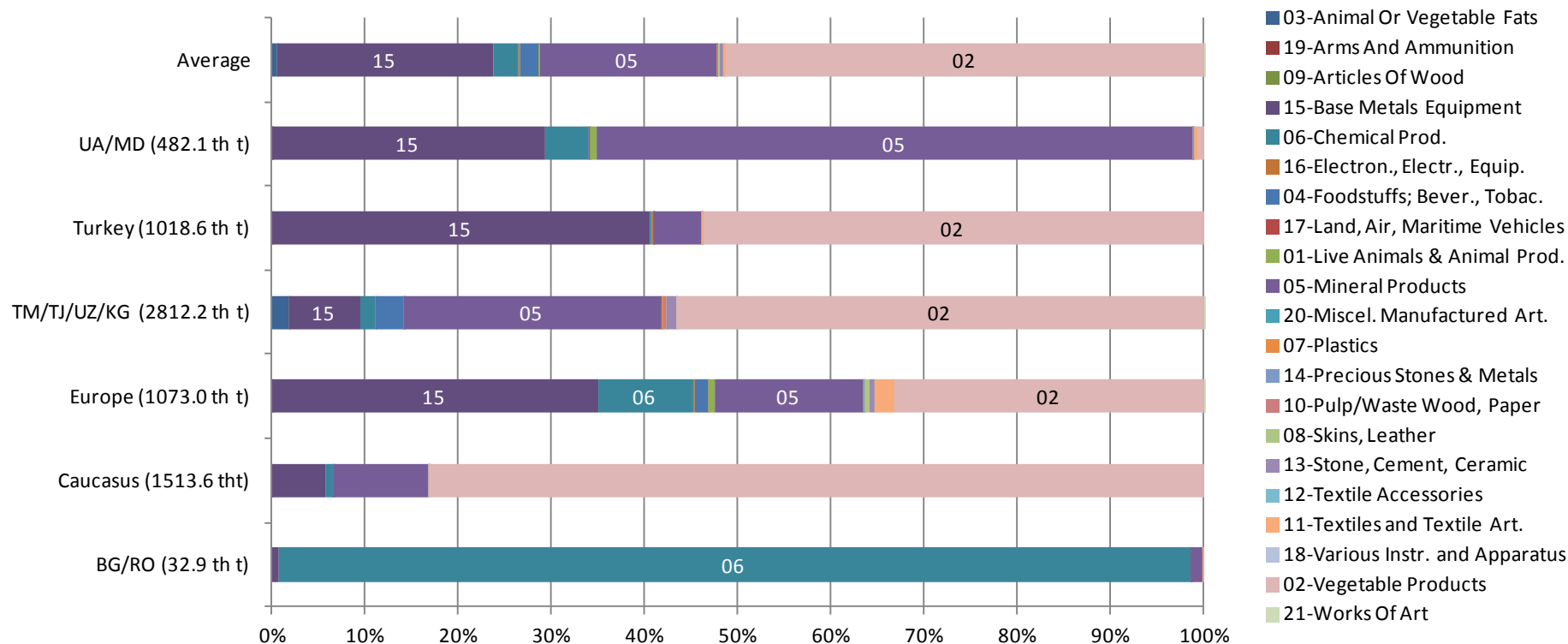
Категории товаров	Болг.-Рум.	Европа	Кавказ	Кырг-Тадж-Турк-Узб	Турция	Укр.-Молд.
Животные или растительные жиры	3,4	1 743,7	53,4	2 654,0	4 450,9	35 378,3
Оружие и боеприпасы	n/a	125,2	n/a	0	42,8	n/a
Изделия из древесины	422,7	53 517,0	624,4	652,6	21 583,5	64 599,7
Основные металлы и оборудование	2 772,1	73 318,2	2 793,4	30 850,6	27 258,3	94 002,3
Химическая продукция	2 052,6	106 776,4	1 232,7	89 834,7	20 986,8	29 269,6
Электронное и электротехническое оборудование	1 497,9	110 788,5	1 675,9	1 944,2	14 639,7	19 031,9
Продукты питания, напитки, табачные изделия	149,2	60 977,1	34 824,0	15 794,6	11 438,1	107 133,6
Наземные, воздушные, морские транспортные средства	82,9	130 046,7	2 236,9	4 586,6	1 935,3	75 831,9
Живые животные и продукты животного происхождения	862,2	47 515,4	263,6	15 589,2	175,4	52 288,6
Минеральные продукты	1 080,0	30 460,9	649,1	394 852,1	30 422,7	20 072,0
Различные промышленные товары	186,6	17 179,6	1 368,6	753,6	6 228,1	8 894,5
Пластмассы	599,1	65 456,3	1 262,4	9 668,6	30 508,1	10 285,9
Драгоценные камни и металлы	n/a	13,9	1,9	0,1	52,9	4,1
Целлюлоза/древесные отходы, бумага	46,6	55 539,4	138,5	4 653,9	12 465,7	28 552,2
Шкуры животных, кожа	1,0	244,2	0,5	13,3	55,2	1,3
Камень, цемент, керамика	47,3	29 839,4	255,5	26 962,2	28 360,6	38 402,3
Текстильные аксессуары	12,1	870,8	1,1	54,5	246,8	205,2
Текстиль и текстильные изделия	52,3	7 523,4	350,1	3 537,9	13 487,9	2 025,3
Инструменты и аппаратура	9,5	2 796,2	22,8	4,3	91,8	121,8
Растительные продукты	39,5	76 440,3	941,4	106 692,9	3 196,9	5 639,9
Произведения искусства	n/a	4,1	0,0	0	0,5	0,0
Импорт всего	9 917,0	871 176,7	48 696,1	709 100,0	227 627,8	591 740,4

Источник : Расчеты, основанные на данных Eurostat и UN Comtrade



Логистические процессы и морские магистрали II

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

Категории товаров	Болг.-Рум.	Европа	Кавказ	Кырг-Тадж-Турк-Узб	Турция	Укр.-Молд.
Животные или растительные жиры	n/a	n/a	n/a	48 478,4	n/a	80,6
Оружие и боеприпасы	n/a	0,1	n/a	0,0	n/a	n/a
Изделия из древесины	n/a	35,2	155,2	1253,1	36,5	1,0
Основные металлы и оборудование	217,8	375 177,8	86 159,0	217 836,3	412 977,0	140 895,6
Химическая продукция	32 177,5	109 144,3	10 410,6	41 949,6	2 620,2	22 729,3
Электронное и электротехническое оборудование	30,9	1 743,3	463,0	1 921,1	170,9	235,9
Продукты питания, напитки, табачные изделия	n/a	16 075,6	1 769,7	83 409,3	40,0	142,9
Наземные, воздушные, морские транспортные средства	5,7	518,9	101,6	2 056,2	23,9	263,6
Живые животные и продукты животного происхождения	n/a	7 644,7	466,2	1 102,3	797,5	3 893,6
Минеральные продукты	398,7	170 664,3	153 249,6	774 977,3	52 043,7	308 076,9
Различные промышленные товары	0,0	80,3	40,3	86,6	26,3	1,9
Пластмассы	0,1	125,9	1 065,3	6 362,5	410,1	68,9
Драгоценные камни и металлы	n/a	358,2	0,0	0,1	1,0	0,5
Целлюлоза/древесные отходы, бумага	0,0	3,8	25,5	12 871,8	35,4	30,1
Шкуры животных, кожа	n/a	6 604,1	1,2	104,0	368,1	2,0
Камень, цемент, керамика	n/a	5 662,1	44,4	27 824,7	5,0	439,5
Текстильные аксессуары	n/a	2,4	8,4	21,7	0,0	0,0
Текстиль и текстильные изделия	38,2	23 504,6	22,5	684,5	935,2	1 894,9
Инструменты и аппаратура	0,0	50,4	30,0	69,6	7,7	3,3
Растительные продукты	n/a	355 626,1	1 259 544,5	1 591 190,0	548 079,4	3 325,2
Произведения искусства	n/a	0,9	0,0	0,8	0,0	0,0
Экспорт всего	32 868,9	1 073 022,8	1 513 557,0	2 812 200,0	1 018 577,9	482 085,7

Источник: Расчеты, основанные на данных Eurostat и UN Comtrade





На основе анализа приведенных выше данных можно сделать следующие выводы:

- имеется значительный потенциал частично и полностью пригодных для контейнеризации товаров между Республикой Казахстан и странами ТРАСЕКА;
- потенциал развития этих перевозок имеется для обоих направлений (импортных и экспортных потоков);
- исходящий поток гораздо больше по объему и более сконцентрирован по товарной номенклатуре, чем входящий поток. Это открывает хорошие перспективы для использования и возврата контейнеров и другого оборудования по Каспию;
- несмотря на то, что торговые потоки между Казахстаном и другими странами ТРАСЕКА, как правило, являются несбалансированными, торговля с определенными суб-регионами, напротив, хорошо сбалансирована. Например, торговля между Республикой Казахстан, с одной стороны, и Европой, Украиной, Молдовой и Беларусью, с другой стороны, была сбалансирована на уровне 1,63 млн. тонн в 2010 году. В отношении других регионов важно планировать поставки заблаговременно, чтобы обеспечить адекватное использование и возврат контейнеров и другого оборудования в/из Казахстана.

6.2 Задачи мультимодальных перевозок на базе морского транспорта

«LOGMOS» представляет собой интермодальные услуги 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

Примечание: Более подробную информацию и данные, касающиеся национальной системы портов (включая карты и технические характеристики портов, а также регулярные морские услуги) можно найти в отдельных тематических отчетах. Ниже приведен краткий обзор этой информации.

Актауский международный морской торговый порт (АММТП) является единственным морским торговым портом Республики Казахстан. Баутино (к северу от Актау) является базой снабжения нефтяных месторождений на северо-востоке Каспия.

- Большую часть грузооборота составляет экспорт нефти, транспортируемой в танкерах и железнодорожных цистернах на железнодорожных паромов преимущественно в Баку. Экспорт зерна, стали и стальной продукции (межправительственные договоры) в Иран, Россию и Баку составляет большую долю оставшегося грузопотока.
- Железнодорожно-паромное и Ро-Ро сообщение осуществляется между Актау/Баку и Актау/Махачкалой (Дагестан, Россия)
- Железнодорожно-паромный терминал был реконструирован в рамках предыдущего проекта ТРАСЕКА (2 млн. евро). В техническом плане он работает эффективно.



Порт в целом в настоящее время работает почти на полную мощность. Тем не менее торговля нефтью в ближайшие годы должна претерпеть временное резкое снижение объемов в связи с перенаправлением значительных потоков из Казахстана в Россию непосредственно через существующую сеть трубопроводов. Причал Ро-Ро используется одновременно и для погрузки зерна и сам по себе также работает практически на полную мощность. Это вызывает продолжающийся конфликт с судами Ро-Ро и не способствует надлежащему планированию их обслуживания. Аналогично, причал, оборудованный железнодорожной рампой, обслуживает и небольшие танкеры, что периодически приводит к продолжительному времени ожидания на рейде для железнодорожных паромов. Железнодорожно-паромному товарному обмену также препятствуют ограниченные возможности порта по хранению пустых и груженых вагонов.

Обработка контейнеров осуществляется при отсутствии достаточного количества современного контейнерного оборудования (есть несколько специализированных прицепов и тяжелых погрузчиков, но нет контейнерных кранов) и довольно неэффективными способами с избыточным количеством движений между судном и зоной хранения и обратно. Объем перевалки контейнеров невысок, и в настоящее время другое оборудование не предусмотрено.

Таблица 8: Пропускная способность порта Актау

Оборот	2006	2007	2008	2009	2010	2011
Контейнеры, TEU	716	846	700	3638	9970	3402
Ро-Ро, тыс. т	310,6	237,8	227,5	221,6	603	1 433

Имеются планы по расширению порта в северном направлении. Первоначально планировалось завершить этот проект в 2012-2013 гг. за счет зарубежных кредитов. В связи с мировым финансовым кризисом в настоящее время он реализуется с использованием средств государственного бюджета. В то время как имеется готовая железнодорожная привязка, позволяющая возвести вторую железнодорожную рампу в непосредственной близости от существующей для приема железнодорожных паромов, руководство порта не одобряет этот вариант, ссылаясь на соображения безопасности. Альтернативный план строительства второй рампы в рамках текущего расширения к северу, по всей видимости, также не будет осуществлен, так как он предполагает приобретение и снос ряда частных домов и укладку новых железнодорожных путей через площадку нефтехранилища. Третий рассматриваемый вариант предполагает строительство рампы в Курьке, в 70 км к югу от Актау, на причале, где 60 лет назад разгружались строительные материалы для строительства порта Актау. Этот причал находится в плачевном состоянии, железнодорожное сообщение отсутствует, подъезд возможен по песчаной дороге с рытвинами. Инвестиции составят около 60 млн. евро в соответствии с предварительными исследованиями, в том числе потребуются рекультивация болотистых участков, на которых должно быть уложено земляное полотно и балласт железнодорожной ветки, ведущей к основной железнодорожной линии Актау-Курьк. Кроме того, эти болота образуют естественную среду обитания для черных лебедей, уток и других, по всей вероятности, охраняемых видов птиц. Помимо большого объема инвестиций и временных затрат, необходимых для проведения таких масштабных работ, разделение железнодорожно-паромных операций между двумя столь отдаленными пунктами весьма сомнительно с точки зрения эффективности и затрат.

Анализ, проведенный руководством порта – и подтвержденный Консультантом – показывает наличие возможностей значительного увеличения пропускной способности порта путем реализации мягких мер, направленных на повышение эффективности портовых операций, распределение причалов и внедрение информационных систем. Среди выявленных проблем наибольшую озабоченность вызывает оформление судов



при заходе и выходе, поскольку эта операция может, по имеющейся информации, занимать до 6 часов при входе и столько же при выходе судна. Портовая администрация активно участвует в разработке и внедрении совершенно новых процедур, которые, наряду с полным обновлением портовых коммуникаций, должны способствовать значительной экономии времени ожидания как на рейде, так и у причалов и облегчению ввоза, вывоза, обработки, хранения и очистки грузов.

Вопрос об организации железнодорожных операций в Актау еще предстоит решить. В настоящее время есть два железнодорожных оператора - КТЖ, национальная железнодорожная компания, и «Казкортрансервис», частный оператор, который управляет последними 18 км железнодорожного участка от областного центра и основного железнодорожного регионального узла Мангыстау до порта. Отечественные и зарубежные пользователи регулярно сообщают о чрезмерно высоких и непрозрачных тарифах «Казкортрансервис», что является основной причиной их нежелания отправлять грузы через Актау.

Порт Актау имеет интегрированную систему управления в соответствии со стандартами ISO 9001:2000 и систему экологического менеджмента в соответствии с ISO 14001:2004.

Линейные перевозки

КАСПАР на сегодняшний день является единственным оператором железнодорожных и Ро-Ро паромов в и из Актау. Перевозки осуществляются железнодорожными паромными вместимостью 28 или 52 вагонов и небольшими, устаревшими судами Ро-Ро, принимающими на борт по 33 грузовика, в отсутствие регулярного расписания, при наличии стимулов. В связи с характером основного экспорта из Казахстана (товаров), железнодорожный торговый обмен является несбалансированным.

Контейнеры НАТО (направляющиеся в Афганистан) транспортируются из Баку в Актау на судах для генеральных грузов (партиями около 100 TEU)¹.

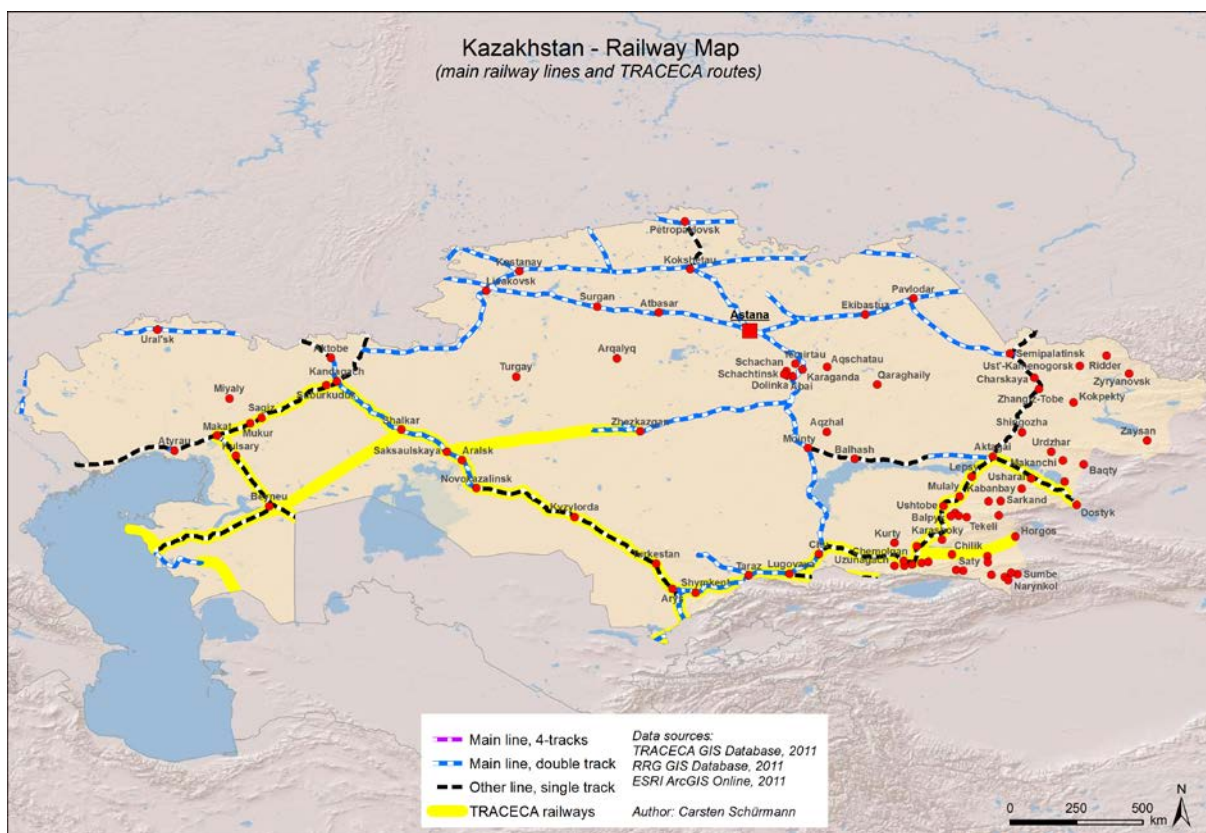
Казахстан имеет национальную судоходную компанию - «Казмортрансфлот» (КМТФ), которая в настоящее время, в основном, работает с нефтеналивными танкерами на Каспии и в открытом море. Она планирует приобрести новые танкеры, а также два сухогрузных балкера дедвейтом 5000-7000 тонн. Учитывая вероятное снижение морских экспортных перевозок нефти, КМТФ обдумывает также возможности участия в торговом обмене с использованием железнодорожных паромов и судов Ро-Ро (приобретение судов соответствующего тоннажа и развитие вышеупомянутого объекта в Курыке). Флот «Казмортрансфлот» состоит из 21 судна, в том числе: 2 новых танкера класса Aframax (дедвейтом по 115 000 тонн), 6 каспийских нефтеналивных танкеров с дедвейтом 12-13 тыс. тонн, 8 барж-платформ грузоподъемностью 3600 тонн и 5 буксиров.

Судоходная компания Khazar (дочка IRISL, национальной иранской судоходной компании), выполняет нерегулярные перевозки штучных и полу-контейнерных грузов между Актау и иранскими портами Энзели, Амирабад и Ноушехр.

¹ Контейнеровозы на Каспии не эксплуатируются.

6.2.2 Наземные перевозки: железнодорожный транспорт

Иллюстрация 7: Железнодорожная карта Казахстана



Источник: ТРАСЕКА (2011)

Министерство транспорта и коммуникаций (МТК) в Астане несет полную ответственность за транспортный сектор, включая автомобильный, железнодорожный, внутренний водный, морской и воздушный транспорт. Главная задача Программы развития транспортной инфраструктуры в Республике Казахстан состоит в ее интеграции с евразийской транспортной системой с использованием преимуществ геостратегического расположения страны как моста между Европой и Азией.

В самом деле, основные железнодорожные магистрали, связывающие Европу и Россию со странами Азиатско-Тихоокеанского региона, Центральной Азии и Ближнего Востока, проходят по территории Республики Казахстан. Железные дороги Казахстана граничат и взаимодействуют с железными дорогами России, Узбекистана, Кыргызстана, Китая и Азербайджана (используя железнодорожные паромы).

Имеется три основных международных транспортных коридора, пересекающих страну с востока на запад, инфраструктуру которых предполагается модернизировать в рамках обширной инвестиционной программы. Это следующие коридоры:

- Центральный коридор (ТРАСЕКА): Европа - Центральная Азия через Черное море, Кавказ и Каспийское море (сектор морской порт Актау - Бейнеу - Макат - Кандыгаш - Арысь - Алматы - Актогай - Достык - граница с Китаем).
- Северный коридор, часть Трансазиатской железнодорожной сети (TARN): Западная Европа - Китай, Корейский полуостров и Япония через Россию и Казахстан (сектор Достык - Актогай - Саяк - Моинты - Астана - Петропавловск).



Логистические процессы и морские магистрали II

- Южный коридор TARN: Юго-Восточная Европа - Китай и Юго-Восточная Азия через Турцию, Иран, страны Центральной Азии и Казахстан (сектор Достык - Актогай - Алматы - Чу - Арысь - Сарыагаш), этот же участок в Казахстане также является частью сети ТРАСЕКА.

Еще один коридор соединяет Центральную Азию и Россию, пересекая западную часть страны с Юга на Север через Сарыагаш - Арысь - Кандыагаш - Озинки.

Как показано на карте (Иллюстрация 7), сеть повторяет и по сей день модель, унаследованную с советских времен, с общей ориентацией Северо-Запад - Юго-Восток, и фактически нет ни одной железнодорожной магистрали, пересекающей всю страну с запада на восток (из 16 железнодорожных пограничных переходов 11 – на границе с Россией, 3 – с Узбекистаном, 1 – с Кыргызстаном и 1 – с Китаем. Планируется введение в эксплуатацию еще одного пункта «Алтынколь» на Хоргосе).

Более 72% от общего объема грузов, перевозимых по стране, перемещается по железной дороге. Между тем в некоторых районах железнодорожное сообщение отсутствует (например, между Актау и восточной и южной частью Казахстана), поскольку железнодорожная сеть предназначена, в первую очередь, для перевозки экспортных товаров и сырья. В целом, сеть находится в неудовлетворительном техническом состоянии, а подвижной состав устаревает и нуждается в замене и модернизации (в частности, построенные в Китае вагоны, используемые в Казахстане, не могут эксплуатироваться в России).

Казахстанские железные дороги находятся в ведении Национальной акционерной компании "Казахстан темир жолы" (КТЖ), которая является первым по величине работодателем в стране (она насчитывала 156 000 сотрудников в 2012 году). В 2002 году КТЖ была преобразована в закрытое акционерное общество в целях улучшения управления и методов бухгалтерского учета. К компетенции КТЖ относится управление и техническое обслуживание железнодорожной инфраструктуры, а также организация пассажирских и грузовых перевозок. Государство сохраняет право собственности на железнодорожную инфраструктуру и подвижной состав. КТЖ выступает в качестве холдинговой компании для 26 дочерних акционерных компаний, выполняющих основные функции, такие как управление пассажирскими и грузовыми перевозками, обслуживание инфраструктуры, обеспечение и техобслуживание тяги и подвижного состава, содержание и телекоммуникации.

Одна из дочерних компаний - «Казтемиртранс» - является оператором грузового подвижного состава и отвечает за перевозку грузов, а «Казтранссервис» несет ответственность за планирование грузоперевозок в контейнерах и грузовых вагонах, а также координацию действий с другими железнодорожными администрациями.

В то время как государство намерено сохранить право собственности на железнодорожную инфраструктуру и подвижной состав, предполагается развитие конкуренции в секторе грузоперевозок.

КТЖ состоит из пяти операционных регионов, которые имеют статус государственных предприятий и работают под пристальным наблюдением Казахских государственных железных дорог.

Общая протяженность ж/д сети составляет 14200 км:

Таблица 9: Основные характеристики железнодорожной сети Казахстана

Общая протяженность линий (км)	Ширина колеи (мм)
14200	1520



Логистические процессы и морские магистрали II

Электрифицированные линии (км)	Система электроснабжения
4100 *	25кВ перем.тока
* некоторые участки электрифицированы с 3кВ пост.тока	

Ж/д система Казахстана включает множество протяженных однопутных участков, в то же время как двухпутные участки составляют более одной трети сети (около 4800 км).

Основной маршрут представляет Трансказахстанская железная дорога протяженностью 1507 км, проходящая от Петропавловска на Транссибирской магистрали через Кокчетав, Астану и Солонички к Карагандинскому угольному бассейну. Позднее этот маршрут был продлен до станции Чу, расположенной на Туркестано-Сибирском маршруте, и Луговой, где он соединяется с линиями, ведущими в Кыргызстан и Узбекистан.

Туркестано-Сибирский маршрут длиной 1445 км проходит от Семипалатинска через Актогай в Алматы и Чу. Линия от Актогая до китайской границы (через Достык) в настоящее время является частью маршрута из Пекина в Россию.

Третий основной маршрут в западной части страны (1850 км) соединяет Ташкент в Узбекистане и Оренбург в России через Аральск и Кандагач. Эта линия также связана с портом Актау из Кандагача через Бейнеу.

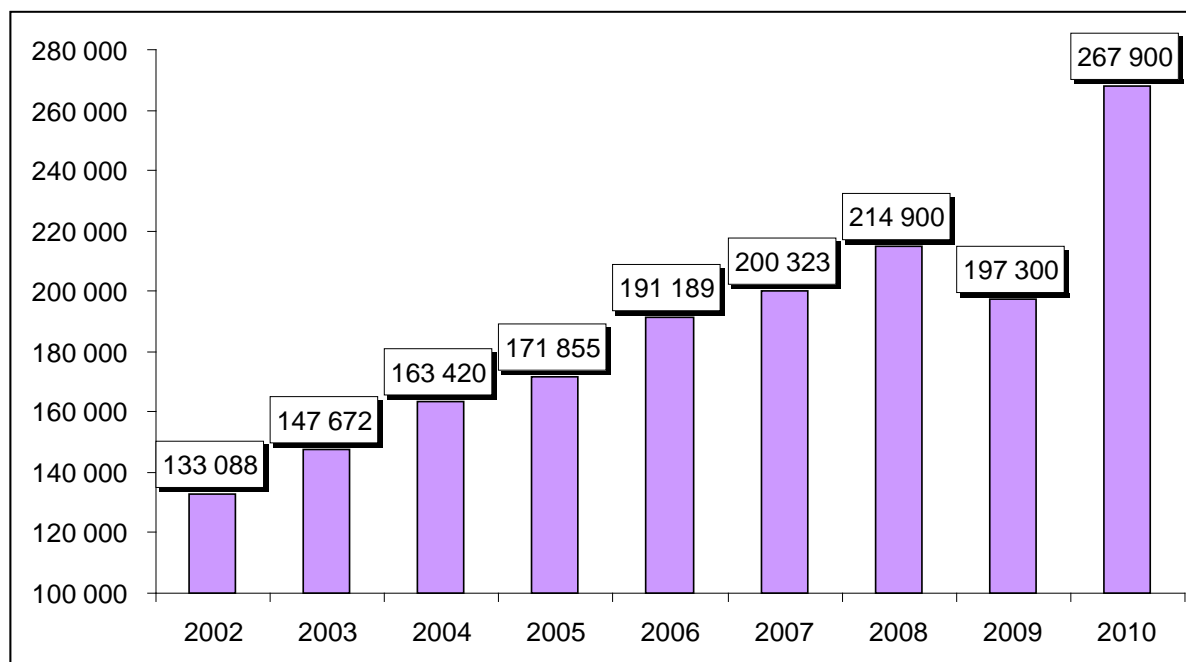
В целях придания большей последовательности национальной сети за последние десять лет было построено много новых участков; это было сделано для того, чтобы внутренние перевозки не проходили через территорию соседних государств.

Станция Достык (Дружба) на границе Казахстана с Китаем, где ширина колеи меняется с 1520 мм на 1435 мм, КТЖ уделяет особое внимание. В 2004 через станцию транзитом прошло 9,5 млн. тонн грузов. Тем не менее, пользователи сообщают о частых задержках при перевозке контейнеров из Китая в связи с нехваткой платформ в Казахстане.

Общий объем грузовых перевозок КТЖ в 2010 году составил 267,9 млн. тонн, в том числе 33% - экспорт, 53% - внутренние перевозки, 9% - импорт и 5% - транзит. Динамика развития объемов грузоперевозок с 2002 по 2010 год представлена на иллюстрации ниже.



Иллюстрация 8: Динамика развития объемов грузовых перевозок, 2002-2010 гг., МЛН. Т-КМ



КТЖ несет ответственность за организацию маршрута следования для контейнерных поездов.

В 2007 году было сформировано 1006 поездов, отправленных по маршрутам Алматы – Алашанькоу (Достык), Находка (Россия) – Локоть - Алматы, Находка – Локоть – Сарыагаш (казахско-узбекская граница) – Ассаке (Узбекистан), Ляньюнган (Китай) - Алматы, Ляньюнган – Ассаке, Тяньцзинь (Китай) - Алматы.

В 2007 году были организованы новые маршруты контейнерных поездов:

- 4 контейнерных поезда по новому маршруту Ляньюнган (Китай) – Москва. Эти поезда перевозили 192х40' контейнеры (груз - погрузочное оборудование).
- 3 контейнерных поезда по маршруту Цзиньдао (Китай) – Челябинск (Россия), перевозившие 149х40' контейнеры (груз – погрузочное оборудование).
- 1 контейнерный поезд по маршруту Урумчи (Китай) – Новороссийск (Россия), перевозивший 96х20' контейнеры с абрикосовой пастой.
- демонстрационный контейнерный поезд, состоящий из 46 вагонов с 106 контейнерами (груз – ферросплавы) был запущен из Аксу (Китай) в Клайпеду.

В 2011 году КТЖ в сотрудничестве с Deutsche Bahn организовала 14 контейнерных поездов из Китая в Европу (Чунцин - Дуйсбург).

Осуществляются два проекта по строительству новых линий:

- Жетыген – Коргас: 293 км двухпутной линии, ведущей к китайской границе; в настоящее время проводятся работы, которые будут закончены в 2012 году; это позволит сократить маршрут ТРАСЕКА на 500 км; соответствующий участок в Китае уже почти готов.
- Узень – Граница с Туркменистаном: 146 км новой линии, которая свяжет казахстанскую железнодорожную сеть с туркменской границей (из Актау). Это часть новой линии, которая соединит Казахстан, Туркменистан и Иран. Общая



Логистические процессы и морские магистрали II

протяженность ее составит 686 км (470 км в Туркменистане, 146 км в Казахстане и 70 км в Иране). По казахстанскому участку работы были начаты в 2009 году и завершены в 2011 году. В Туркменистане участок еще строится. По участку в Иране осуществляется техническое проектирование.

Один из новых проектов – «Silk Wind» - предполагает строительство новой линии из Бейнеу в Джезказган, что позволит сократить расстояние между центральным и западным регионами страны, а также маршрут из Китая в порт Актау. Протяженность этой новой двухпутной линии составит 988 км, она позволит сократить дистанцию между Центральным и Западным Казахстаном на 1000 км (время прохождения будет уменьшено на 3 - 5 дней); реализация данного проекта начата в 2012 году, его завершение запланировано на 2016 г.

Несколько лет назад КТЖ планировала строительство железной дороги со стандартной шириной колеи (1435 мм) протяженностью 3038 км для соединения Китая с портом Актау и Западной Европой, чтобы устранить необходимость перевалки грузов в вагоны, рассчитанные на ширину колеи 1520 мм, на китайско-казахстанской границе. Но этот масштабный проект не получил своего продолжения.

Приоритетные транспортные проекты Министерства транспорта в Казахстане, а также местоположение будущих центров логистики в стране сосредоточены вдоль транзитного коридора Китай-Россия; всего в стратегию МТК заложено 12 предложений по строительству центров логистики.

Принято считать, что в Казахстане недостаточно экспортных грузов, которые можно было бы перевозить в контейнерах, что приводит к трудностям, связанным с ввозом контейнеров. Это соответствует действительности лишь отчасти. Во-первых, уже есть грузы, которые отправляются из страны в контейнерах по железной дороге (например, пищевые продукты в Китай и, через Россию, ферросплавы в Ригу и арматура в Украину). И есть потенциально пригодные для перевозки в контейнерах грузы, например, зерновые и семена.

Кроме того, часть резерва пустых контейнеров можно перемещать в соседние экспортные зоны, такие как Узбекистан, для перевозки хлопка. Все это пока что не обеспечивает сбалансированных объемов перевозок, и потому импорт контейнеров остается на низком уровне из-за финансовых затрат и времени, необходимых для возврата пустых контейнеров. Тем не менее, основные причины, не позволяющие расти объемам контейнерных перевозок, лежат в социально-культурной сфере.

Государственная собственность занимает значительное место в экономической системе Казахстана, и большинство крупнейших предприятий все еще принадлежат государству: эта модель осталась практически нетронутой со времен СССР. В результате относительно молодые госслужащие, которые руководят такими предприятиями, при всем желании не имеют достаточного знания современных методов и особенностей ведения торговли. Торговые отношения в широком смысле сводятся к межгосударственным масштабным долгосрочным контрактам. Маркетинг, стремление расширить клиентскую базу, чтобы снизить уязвимость и лучше справляться с колебаниями товарных рынков с помощью заключения ряда малых или средних контрактов, и тому подобные понятия им просто неизвестны.

С точки зрения транспорта это предполагает перевозки в стандартных грузовых ж/д вагонах (например, для зерновых или для полезных ископаемых). И в тех редких случаях, когда используется перевозка в контейнерах, такие предприятия обращаются к государственной железнодорожной компании КТЖ с целью получения (государственного) оборудования, при этом они никогда не обращаются к частным компаниям, например к контейнерным перевозчикам. Еще одно следствие состоит в том, что государству



приходится тратить значительные средства на стандартные закрытые грузовые вагоны (местного производства), в то время как экономическая политика, близкая к международной практике, в этих случаях предполагает использование платформ для перевозки контейнеров, которых как раз и не хватает.

Действующие правила, регулирующие функционирование контейнерного транспорта, унаследованы от СССР и представляют собой еще одно, более серьезное препятствие. В то время контейнеры, используемые в морских перевозках или за рубежом, являлись «собственностью» советских предприятий по перевозкам, а контейнеры, используемые на территории СССР, были «собственностью» железной дороги. «Получатели грузов» - государственные предприятия (как правило, крупные промышленные предприятия) были «обязаны» возвращать оборудование управлению железной дороги. При этом никаких трудностей не возникало, поскольку каждый завод имел железнодорожное сообщение, и все грузы перевозились по железной дороге (не было достаточного количества грузовых автомобилей, и практически не было таких, которые подходили бы для перевозки контейнеров). И хотя время шло, и характер торговых отношений и получателей грузов изменился, правила в Казахстане, как и во многих других постсоветских государствах-участниках ТРАСЕКА, остались теми же: согласно этим правилам только грузополучатель может возвращать контейнеры на ближайшую железнодорожную станцию (и железнодорожные накладные заполняются соответственно). Однако если получатель не возвратит контейнеры, штрафы за это не предусмотрены. И если КТЖ имеет возможность ответить тем же, в том случае, когда их оборудование находится под угрозой, то иностранные перевозчики лишены такой возможности. Серьезные убытки, понесенные иностранными перевозчиками, привели к тому, что теперь они избегают отправки своего оборудования в Среднюю Азию.

Клиенты также сообщают о трудностях и задержках на приграничных железнодорожных станциях в силу следующих причин:

- ненадлежащая и несвоевременная координация действий между железной дорогой, таможней, экспедиторами и таможенными брокерами;
- огромное количество необходимых документов;
- длительные регистрационные процедуры во многочисленных бюрократизированных государственных ведомствах;
- отсутствие средств информационных технологий или же их низкий уровень;
- вопросы последовательности действий.

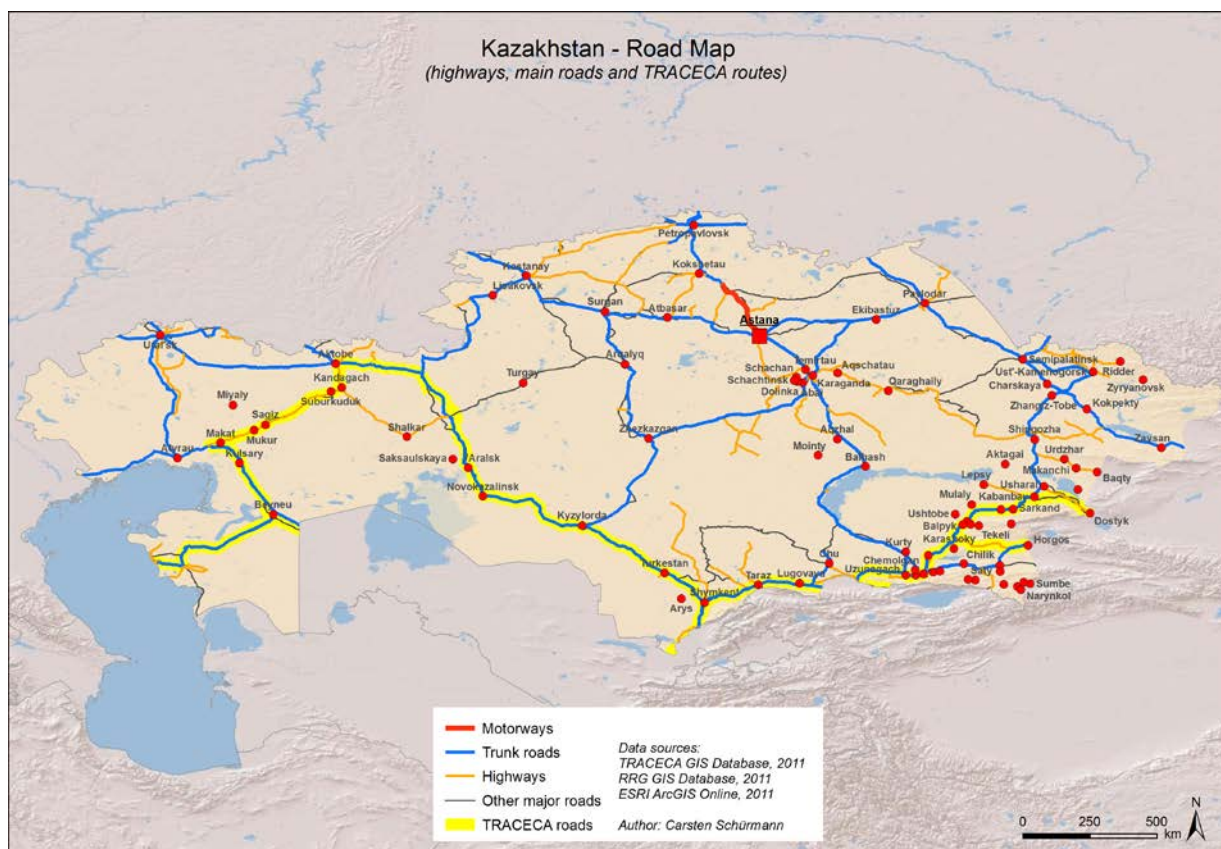
Кроме того, правила часто непонятны или же просто не существуют (например, схема погашения долговых обязательств, связанных с таможенными инспекциями, убытки или недостача во время проведения таких операций).

[Тематическое исследование](#), посвященное системе железных дорог порта Актау, представлено в документе [Aktau Port Railway System.doc](#)



6.2.3 Наземные перевозки: автомобильный транспорт

Иллюстрация 9: Карта автомобильных дорог Казахстана



Источник: ТРАСЕКА (2011)

Дорожная сеть включает 88 400 км дорог (6,2% из них - грунтовые). Эта относительно небольшая протяженность дает показатель плотности дорог - 31,4 км на 1 тыс. кв. км.

Дороги международного значения охватывают 12 300 км. Основные международные автомобильные дороги проходят в направлениях с северо-запада на восток (от российской границы из Самары и Челябинска до границы с Китаем в Хоргосе) и с севера на юг (Астрахань/Россия - Атырау - Актау - граница с Туркменистаном).

Таблица 10: Перечень европейских дорог, пересекающих Казахстан

Основные европейские дороги в Казахстане		Прочие европейские дороги в Казахстане	
№	Маршрут	№	Маршрут
E38	Граница с Россией - Уральск - Актобе - Карабутақ - Аральск - Новоказалинск - Кызылорда - Шымкент	E004	Кызылорда - Учкудук / Узбекистан - Бухара / Узбекистан
E40	Граница с Россией - Атырау - Бейнеу - граница с Узбекистаном - Шымкент - Тараз - граница с Кыргызстаном	E012	Алматы - Кокпек - Чунджа - Коктал - Хоргос
E121	Граница с Россией - Уральск - Атырау - Бейнеу - Шетпе - Жетыбай - Фетисово – граница с Туркменистаном	E016	Западное - Жаксы - Атбасар - Астана



Логистические процессы и морские магистрали II

E123	Граница с Россией - Подгородка - Костанай - Западное - Есиль - Державинск - Аркалык - Жезказган - Кызылорда - Шымкент - Фронтовой – граница с Узбекистаном	E018	Жезказган - Караганда - Павлодар - Успенка
E125	Граница с Россией - Петропавловск - Кокшетау - Щучинск - Астана - Караганда - Балхаш - Бурубайтал - Алматы - граница с Кыргызстаном	E019	Петропавловск - Западное
E127	Граница с Россией - Караман - Павлодар - Семипалатинск - Георгиевка - Майкапчагай на китайской границе		

Программа развития дорог Республики Казахстан на 2006-2012 годы сосредоточена на развитии следующих стратегических коридоров, которые были определены Правительством Республики Казахстан:

- Граница с Узбекистаном - Шымкент - Тараз - Бишкек - Алматы - Хоргос – граница с КНР
- Граница с Узбекистаном - Шымкент - Кызылорда - Актобе - Уральск – граница с Россией
- Алматы - Караганда - Астана - Петропавловск
- Граница с Россией - Атырау - Актау - граница с Туркменистаном
- Граница с Россией - Павлодар - Семипалатинск - Майкапчагай - граница с КНР
- Астана - Костанай - граница с Россией

Общая протяженность указанных коридоров составляет 8258 км. Самая высокая интенсивность движения наблюдается на участках дороги от границы с Узбекистаном до Хоргоса (более 7000 автомобилей в сутки) и от узбекской границы до Урала (более 3000 автомобилей в сутки). Пропускная способность этих конкретных участков достигает 100%. В то же время на некоторых других участках, например, из России в Туркменистан через Атырау и из Астаны в Россию через Костанай, автомобильный трафик едва достигает 50% от проектной пропускной способности.

В связи со сложившейся интенсивностью движения и ее предполагаемым увеличением Правительство Республики Казахстан (ПРК) планирует повысить качество дорог вдоль вышеупомянутых международных транспортных коридоров. В настоящее время планируется модернизация реконструированных дорог международного значения в соответствии с требованиями для III категории (нагрузка до 10 т на ось). В будущем ожидается, что международные дороги будут модернизированы в соответствии с требованиями для II категории (минимум 13 т на ось). В 2005 году дороги I и II категорий составляли 5,5% от сети автомобильных дорог общего пользования в Казахстане, а дороги III категории – 40%.

Однако дорожная сеть находится в неудовлетворительном техническом состоянии, особенно в сельской местности. Для дорог характерны плохая разметка, недостаток дорожных знаков, а также выбоины, которые зачастую имеют опасную глубину, особенно для вождения в ночное время.



Качество (а иногда и полное отсутствие) дорожного покрытия является проблемой. Половина республиканских дорог требуют техобслуживания/ремонта, 40% дорог местного значения имеют низкое качество. Действующие правила дорожного движения предусматривают следующие допустимые размеры автомобилей: до 4 м в высоту, 2,55 м (2,6 м для изотермических кузовов) в ширину и 12-20 м (12 м для автобусов, грузовых автомобилей и прицепов и 20 м для тягачей и автопоездов) в длину. Весовые ограничения: 18-32 т для грузовых автомобилей, 18-28 т для автобусов, 36-38 т для тягачей и 36-44 т для автопоездов. В соответствии с текущим регулированием, скорость движения негабаритных и тяжеловесных транспортных средств не должна превышать 50 км/ч на дорогах общего пользования и 10 км/ч – при движении по искусственным сооружениям. С негабаритных и тяжеловесных транспортных средств взимается тариф, который варьируется в зависимости от веса и габаритных параметров транспортного средства и расстояния поездки. Транспортные маршруты негабаритных и тяжеловесных транспортных средств должны быть согласованы с соответствующими учреждениями, после чего они получают разрешение либо на одну поездку, либо на поездки до 3 месяцев.

Стандарты дорожного строительства не соответствуют фактической нагрузке ТС. Существующие ограничения максимального веса и нагрузки на ось ниже европейских стандартов, поэтому вызывают много трудностей и зачастую не соблюдаются.

В результате дорожная безопасность стала одной из основных проблем: около 3500 человек ежегодно погибает в дорожно-транспортных происшествиях (около 180 человек на 1 млн. жителей - по сравнению с 52 в Великобритании, например). В последние 5 лет наблюдалось ежегодное увеличение числа дорожно-транспортных происшествий от 10 до 15 %. Дорожные условия, а также ряд недостающих звеньев сети также вынуждают водителей прибегать к длительным объездам, которые увеличивают пробег и затраты. Кроме того, стоит отметить, что в ближайшее время с автомобилями также будет взиматься плата за использование платных автомобильных дорог. В настоящее время планируется сделать платными следующие дороги и участки: Астана - Боровое, Астана - Караганда, Алматы - Капчагай, Алматы - Хоргос. Один из участков (Астана - Бурабай) уже введен в эксплуатацию. Остальные три должны быть реконструированы в 2012 году.

Помимо основных проблем, уже упоминавшихся в связи с железнодорожным транспортом, пользователи отмечают следующее:

- грузовики вынуждены проводить по несколько дней на границе в ожидании формирования конвоя
- документы проверяют повторно - независимо от режима, под которым товары перевозятся - в каждом из многочисленных мобильных контрольно-пропускных пунктах Государственной дорожной инспекции, что приводит к дополнительным задержкам (это давняя проблема, однако, рассматриваемая сейчас на парламентском уровне)
- с учетом обычно больших расстояний, которые предстоит покрыть при въезде в и выезде из Республики Казахстан, 5-дневный срок регистрации для иностранных водителей слишком короток (предложение продлить его до 14 дней находится на рассмотрении)
- Таможенные органы требуют дополнительные документы для грузов, перевозимых с книжкой МДП
- Уже упоминавшиеся недостатки сообщения между Актау и Баку приводят к 7-дневным задержкам для водителей при пересечении Каспийского моря и вынуждают многих автоперевозчиков избегать этот маршрут.



Все вышеперечисленное негативно сказывается на улучшении железнодорожных и автомобильных перевозок и не позволяет Казахстану в полной мере использовать преимущества его выгодного геостратегического расположения в самом центре Евразийского континента. Тем не менее, масштабная программа развития сети коммуникаций, охватывающей всю Среднюю Азию, была запущена при поддержке АБР в рамках программы ЦАРЭС.

Один из ключевых инфраструктурных проектов, реализуемых в настоящее время при поддержке ВБ, предусматривает модернизацию дорог в юго-западном направлении (международного транзитного коридора ЦАРЭС 1b и 6b - Западный Китай - Западная Европа). Проект должен помочь ПКР осуществить модернизацию и реконструкцию участков дорог в Кызылординской области и соседней Южно-Казахстанской области (до Шымкента), наименее экономически развитых регионах страны. Общая протяженность коридора составляет 8445 км, из которых 2787 км проходит по территории Республики Казахстан. Казахская часть коридора разделена на 37 участков. 33 из них будут реконструированы за счет государственного кредитования, два – в рамках концессии (Алматы - Хоргос и узбекская граница - Шымкент - граница Жамбылской области), а остальные два - за счет республиканского бюджета. Половина маршрута будет модернизирована в соответствии с Категорией I, а остальные части доведены до Категории II.

Среди других ключевых инфраструктурных проектов ВБ можно отметить реконструкцию следующих участков дорог: Алматы - Капчагай (104 км) и Астана - Караганда (238 км, включая обход Караганды).

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 2 пунктов- минимум 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 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 таможенной, 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 перевозках на морском участке, 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 выработан 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 расширение до системы «Единого окна»
 - Системы и методы управления рисками
 - Решения по информационному обмену между портами/сообществами Морских магистралей



- Обнаружение и отслеживание (в сотрудничестве с операторами)
- Модернизация/реконструкция 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 Казахстане.

Таблица 11: SWOT-анализ процедур торговли и транзита

СИЛЬНЫЕ СТОРОНЫ	<ul style="list-style-type: none">• Стратегия Таможенной администрации.• ВТО и Киотская конвенция, ратифицированная парламентом.• Проект Всемирного банка по таможенному оборудованию и инфраструктуре.
СЛАБЫЕ СТОРОНЫ (БАРЬЕРЫ)	<ul style="list-style-type: none">• Изменения в Таможенном кодексе и отсутствие согласованности правил для импортеров и экспортеров, в частности, в области методов тарификации.• Длительное оформление для экспортеров и импортеров при подготовке документов и проведении контроля, увеличивающее срок ожидания при выполнении операций• Недавно принятый новый закон, требующий от таможенных брокеров высокой капитализации, ограничивая доступ к рынку брокерских услуг.• Проблемы деловой этики на пограничных пунктах пропуска, а также на внутренних таможенных складах и в логистических центрах.
ВОЗМОЖНОСТИ	<ul style="list-style-type: none">• ИТ-решения для предварительного импортного и экспортного декларирования, электронного обмена информацией для судов в соответствии с положениями Конвенции ИМО ФАЛ.• Внедрение системы «Единого окна».• Пилотные проекты «комплексного обслуживания» («One Stop Shop») в пунктах пересечения границы, а также Комплексного управления границами (КУГ) / Комбинированного управления границами.• Возможность расширения вышеупомянутого совместного пилотного проекта на другие пункты пересечения границы, в том числе, в Каспийских портах.• Стратегия упрощения национальных процедур торговли и грузоперевозок, охватывающая провайдеров таможенных, транспортных услуг и пограничные учреждения в региональной стратегии.• Продвижение форума "KAZPRO"



УГРОЗЫ

- Отсутствие или медленная реализация политических мер по сокращению недостатков / барьеров
- Развитие конкурирующих наземных коридоров