



6 СТРАТЕГИЧЕСКИЕ ЗАДАЧИ

6.1 Задачи рынка

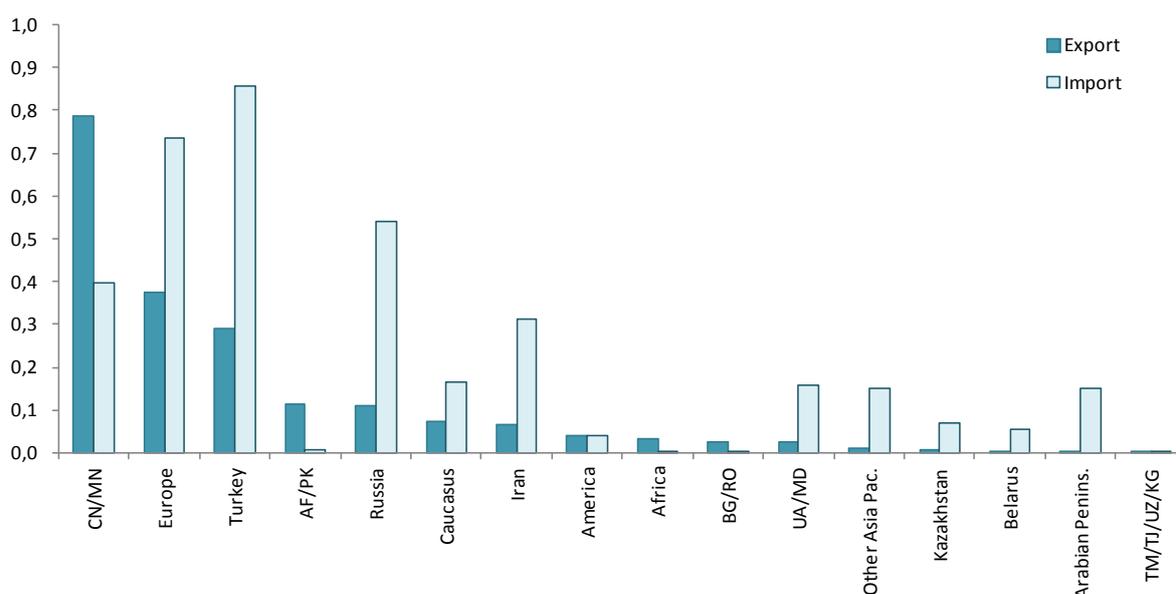
6.1.1 Национальная торговля: экспорт и импорт

Мировые торговые партнеры

Туркменистан обеспечивает доступ к Каспийскому морю ряду не имеющих выхода к морю стран Средней Азии, что дает стране неоспоримое преимущество и перспективы для расширения ее роли в региональной и транзитной торговле. Несмотря на отсутствие официальной статистики по Туркменистану, можно оценить объемы экспорта и импорта страны на основе данных, предоставляемых ее торговыми партнерами. Для целей настоящего анализа было решено использовать данные UN Comtrade и Евростата.

По имеющейся информации, Туркменистан является преимущественно импортером (см. Иллюстрация 2). В 2010 году объем импорта составил 3,6 млрд. евро (торговля товарами составила около 1,68 млрд. евро), в котором доля Турции составила 24%, Европы - 20%, России - 15%, Китая / Монголии - 11%, Ирана - 9%. В структуре экспорта в 2010 году 40% товаров были доставлены в Китай, 19% - в Европу и 15% - в Турцию.

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



Источник: Расчеты, основанные на данных Eurostat и UN Comtrade

Если вывести за скобки анализа навалочные товары (см. Иллюстрацию 3), можно сделать ряд выводов для развития потенциальной торговли «LOGMOS» в Туркменистане:

- В структуре импорта Туркменистана преобладают генеральные и пригодные для контейнеризации грузы (почти 92%). Они же составляют чуть менее 25% от общего объема экспорта Туркменистана;
- В 2010 году по большинству позиций региональной торговли не-насыпными товарами в результате было зафиксировано отрицательное сальдо торгового баланса;

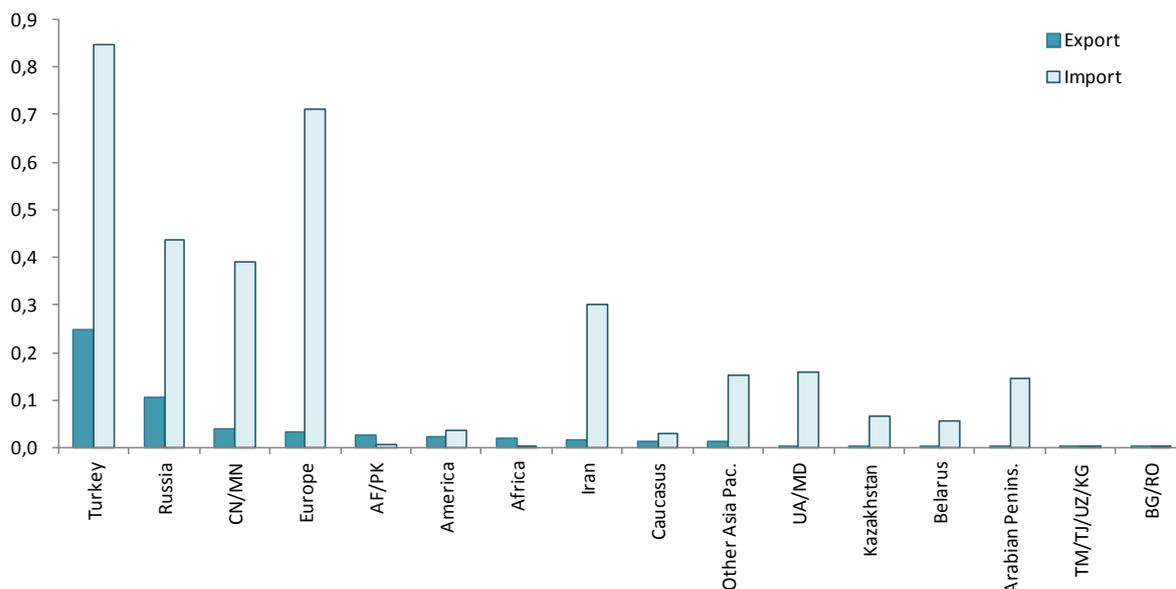


Логистические процессы и морские магистрали II

- Самый значительный приток не-насыпных грузов в Туркменистан обеспечили Турция (0,8 млн. евро), Европа (0,7 млн. евро), Россия (0,4 млн. евро), Китай (0,4 млн. евро) и Иран (0,2 млн. евро).

С учетом описанной выше модели прямой торговли не-насыпными грузами Туркменистан можно было бы классифицировать как важный объект привлечения добавленной стоимости на маршруте ТРАСЕКА.

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



Источник: Расчеты, основанные на данных Eurostat и UN Comtrade

Таблица 4: Распределение торговых партнеров Туркменистана, 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	2%	1%	1%	4%	1%	2%
Аравийский полуостров	0%	4%	3%	0%	4%	4%
Афганистан-Пакистан	6%	0%	2%	5%	0%	1%
Африка	2%	0%	1%	4%	0%	1%
Беларусь	0%	2%	1%	0%	2%	1%
Болгария-Румыния	1%	0%	1%	0%	0%	0%
Др. страны Азии и Тихоок. региона	1%	4%	3%	2%	5%	4%
Европа	19%	20%	20%	6%	21%	19%
Иран	3%	9%	7%	3%	9%	8%
Кавказ	4%	5%	4%	2%	1%	1%
Казахстан	0%	2%	1%	1%	2%	2%
Китай-Монголия	40%	11%	21%	7%	12%	11%
Кырг-Тадж-Узб	0%	0%	0%	0%	0%	0%



Логистические процессы и морские магистрали II

Прочие зоны						
Россия	6%	15%	12%	19%	13%	14%
Сирия-Ирак						
Турция	15%	24%	20%	45%	25%	28%
Украина-Молдова	1%	4%	3%	1%	5%	4%
Всего	100%	100%	100%	100%	100%	100%

Источник: Расчеты, основанные на данных Eurostat и UN Comtrade

Для полноты анализа необходимо учитывать соответствующий тоннаж экспортных и импортных грузов из / в Туркменистан (см. Таблицу 5 ниже). Цифры показывают, что:

- Наиболее интенсивный торговый обмен (более 75% экспорта и импорта) Туркменистан осуществляет с Ираном и Турцией (см. Иллюстрацию 4);
- Тоннаж экспорта и импорта не-насыпных грузов весьма неравнозначен: доля экспорта составляет лишь 5% от соответствующего товарооборота. Это означает, что для реализации имеющегося торгового потенциала по товарам, пригодным для контейнеризации (частично и полностью), необходимо будет привлекать в Туркменистан западный транзит грузов.

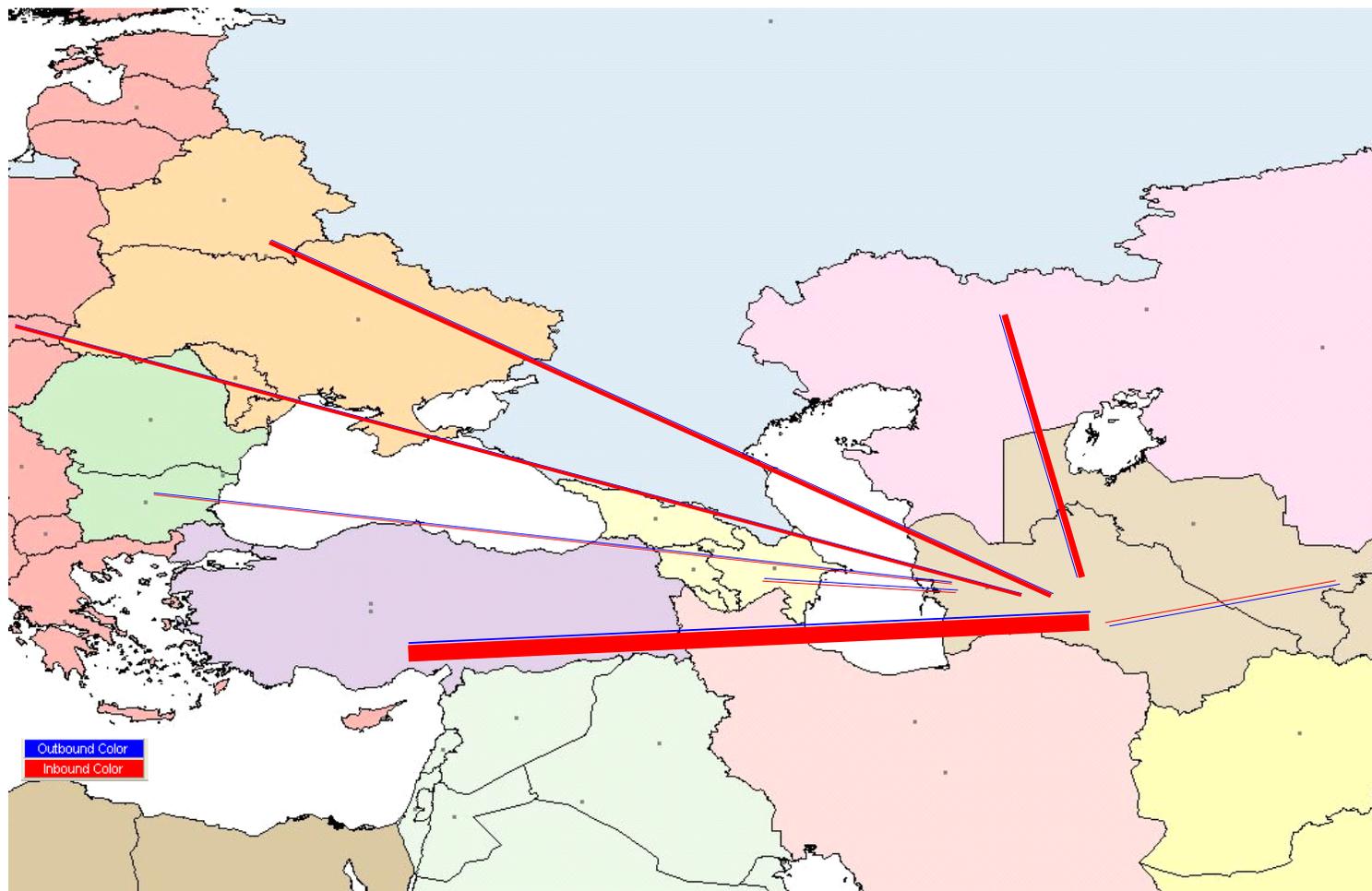
Таблица 5: Торговый потенциал Туркменистана со странами ТРАСЕКА и Европой, 2010 г., в тоннах и %

Зоны	Тоннаж		Доля в объеме торговли со странами ТРАСЕКА и Европой	
	Экспорт	Импорт	Экспорт	Импорт
Болгария-Румыния	126.9	4 630.5	0%	0%
Европа	8 367.7	129 500	6%	5%
Кавказ	11 244.5	29 275.7	8%	1%
Казахстан	1 869.7	264 609.8	1%	11%
Кырг-Тадж-Узб	825.2	1 154.1	1%	0%
Турция	69 137.6	677 311.1	52%	27%
Украина-Молдова	2 085.9	175 346.9	2%	7%
Всего	132 758	2 499 530.4	100%	100%

Источник: Расчеты, основанные на данных Eurostat и UN Comtrade



Иллюстрация 4: Торговый потенциал Туркменистана 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

Структура потенциальной торговли Туркменистана с другими странами ТРАСЕКА с точки зрения «LOGMOS» в значительной степени не сбалансирована. В 2010 году импорт из стран ТРАСЕКА в Туркменистан значительно превысил экспорт, как в стоимостном, так и в количественном выражении. Согласно оценке, объем потенциального экспорта из Туркменистана в регион ТРАСЕКА в 2010 году составил 0,5 млн. тонн.

В структуре импорта Туркменистана не-насыпные грузы составляют более 90% (см. Иллюстрацию 5 и Таблицу 6 ниже) и включают следующие категории:

- минеральные продукты (51%), в том числе соль, сера и др., которые в основном импортируются из Ирана, Казахстана и Турции;
- основные металлы и оборудование (15%), включающие железо и сталь, а также изделия из них, импортируемые из Турции, Украины / Молдовы, а также из Европы и Казахстана;
- растительные продукты (7%), из Ирана и Казахстана.
- строительные материалы (6%), в том числе камень, гипс, известь, цемент и т.д.

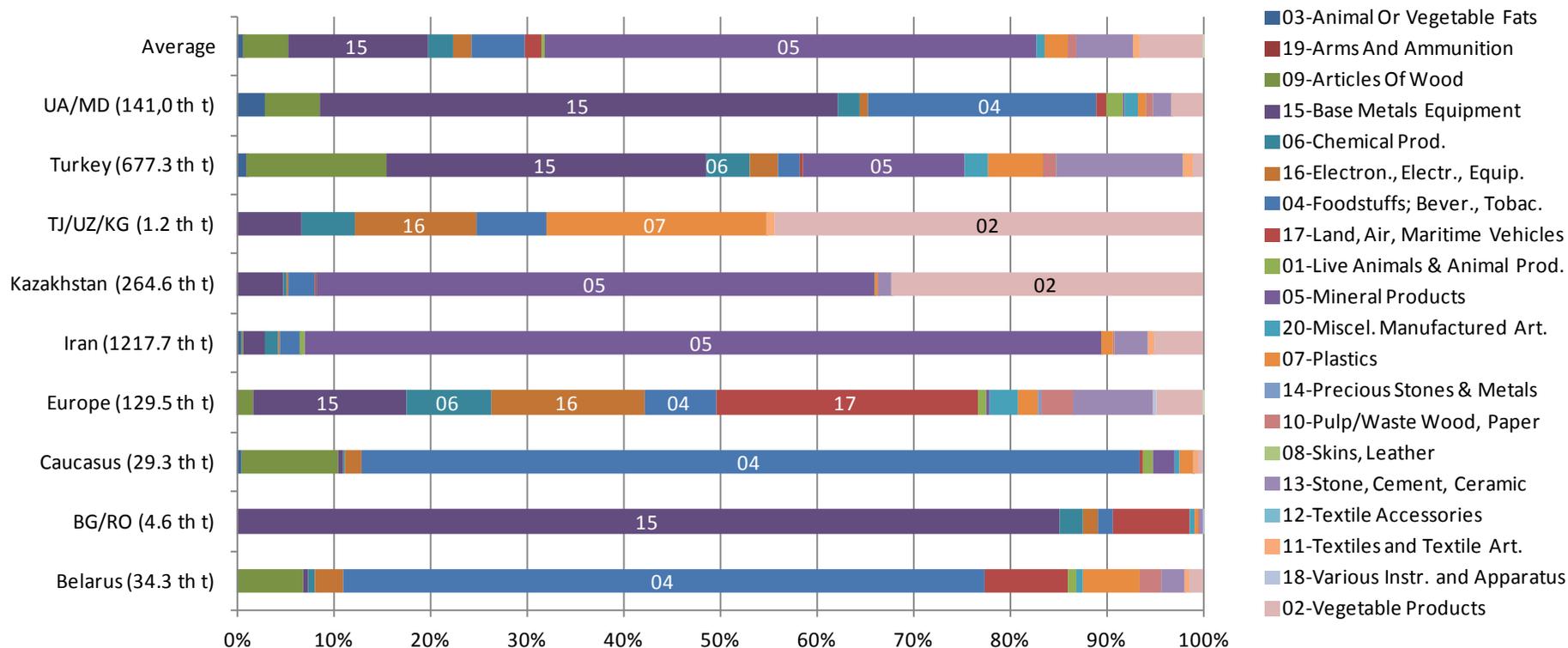
Товарная структура экспорта (см. Иллюстрацию 6 и Таблицу 7 ниже) включает три основные категории товаров:

- текстиль (56%), в основном из хлопка. Текстиль составляют более 90% экспорта в Турцию;
- продукты питания, напитки, табак (26%) - фрукты и овощи, продукты животного происхождения и корма и т.д. Эта группа товаров преобладает в экспорте в Иран (87%) и
- пластмассы (10%), в основном, направляются в страны Кавказа и в меньшей степени в Белоруссию, Казахстан и Среднюю Азию.



Логистические процессы и морские магистрали II

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



Источник: Расчеты, основанные на данных Eurostat и UN Comtrade



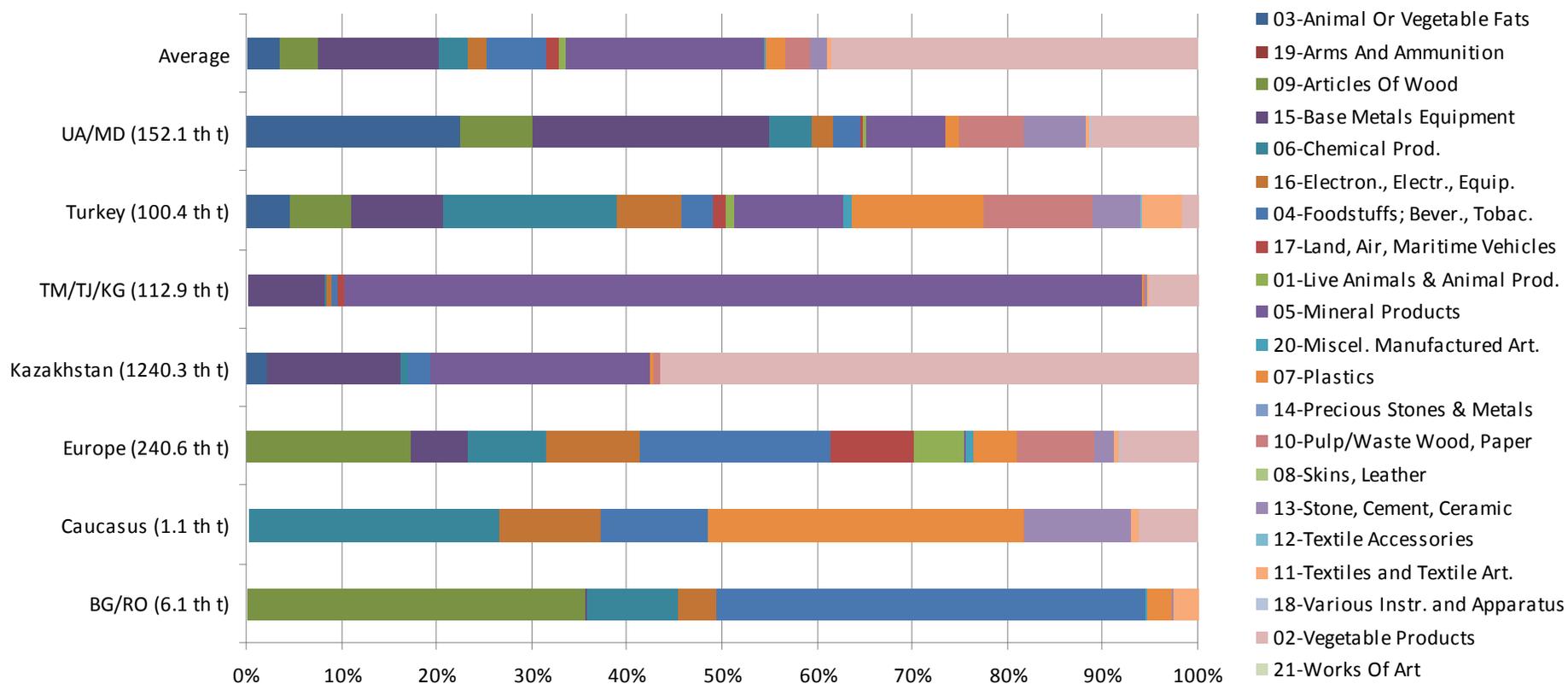
Таблица 6: Потенциал торговли с регионом ТРАСЕКА – Товарная структура импорта в Туркменистан, 2010 г., в тоннах

Категории товаров	Болг.-Рум.	Европа	Кавказ	Казахстан	Кырг-Тадж-Узб	Турция	Укр.-Молд.
Животные или растительные жиры	n/a	29.5	158.2	n/a	n/a	6 574.6	4 101.7
Оружие и боеприпасы	n/a	27.0	n/a	n/a	n/a	0.0	n/a
Изделия из древесины	n/a	2 077.8	2 910.3	0.3	n/a	98 544.0	8 046.8
Основные металлы и оборудование	3 943.5	20 503.5	162.3	12 459.2	77.2	223 677.2	75 568.1
Химическая продукция	108.6	11 544.9	57.7	1 201.3	64.0	30 173.0	3 095.1
Электронное и электротехническое оборудование	71.0	20 413.8	474.8	500.5	144.0	20 440.0	1 385.4
Продукты питания, напитки, табачные изделия	79.0	9 599.7	23 573.9	6 971.8	85.4	14 993.2	33 180.8
Наземные, воздушные, морские транспортные средства	364.5	35 062.3	131.2	696.9	n/a	1 924.6	1 405.9
Живые животные и продукты животного происхождения	n/a	1 292.7	283.1	85.4	n/a	578.0	2 630.6
Минеральные продукты	n/a	279.1	649.2	152 812.7	n/a	112 670.3	210.7
Различные промышленные товары	24.8	3 962.4	173.2	20.7	n/a	17 030.7	1 924.2
Пластмассы	17.0	2 678.4	379.7	672.0	261.1	38 578.9	1 158.1
Драгоценные камни и металлы	n/a	275.9	8.8	n/a	n/a	2.0	1.2
Целлюлоза/древесные отходы, бумага	2.0	4 365.4	2.4	127.7	0.2	8 830.7	1 017.8
Шкуры животных, кожа	n/a	3.7	n/a	0.0	0.0	26.4	0.1
Камень, цемент, керамика	20.0	10 630.4	25.1	3 466.6	n/a	88 727.3	2 612.7
Текстильные аксессуары	0.0	16.8	0.1	0.2	n/a	304.4	2.9
Текстиль и текстильные изделия	0.0	116.3	136.9	9.4	11.3	6 932.6	117.4
Инструменты и аппаратура	0.1	237.0	1.2	46.5	n/a	88.3	20.3
Растительные продукты	n/a	6 381.9	147.6	85 538.5	511.0	7 215.0	4 545.6
Произведения искусства	n/a	1.5	n/a	n/a	n/a	0.0	n/a
Импорт всего	4 630.5	129 500.0	29 275.7	264 609.8	1 154.1	677 311.1	141 025.5

Источник: Расчеты, основанные на данных Eurostat и UN Comtrade



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

Категории товаров	Болг.-Рум.	Европа	Кавказ	Казахстан	Кырг-Тадж-Узб	Турция	Укр.-Молд.
Животные или растительные жиры	n/a	n/a	n/a	n/a	401.8	n/a	n/a
Оружие и боеприпасы	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a
Изделия из древесины	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a	2.5	n/a
Основные металлы и оборудование	n/a	11.2	n/a	41.0	n/a	12.6	2.3
Химическая продукция	n/a	20.3	117.5	56.7	1.7	3.1	582.7
Электронное и электротехническое оборудование	n/a	86.7	0.1	71.0	n/a	77.6	1.8
Продукты питания, напитки, табачные изделия	n/a	2.6	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a
Наземные, воздушные, морские транспортные средства	n/a	3.7	n/a	3.7	n/a	9.3	n/a
Живые животные и продукты животного происхождения	n/a	n/a	2.4	n/a	n/a	174.7	n/a
Минеральные продукты	n/a	n/a	4 491.5	37.1	127.5	n/a	n/a
Различные промышленные товары	n/a	4.9	0.1	15.9	n/a	0.1	0.6
Пластмассы	n/a	3.6	6 374.7	939.3	294.2	4 762.8	114.4
Драгоценные камни и металлы	n/a	0.0	n/a	0.0	n/a	n/a	n/a
Целлюлоза/древесные отходы, бумага	n/a	0.3	n/a	n/a	n/a	n/a	0.0
Шкуры животных, кожа	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a	688.1	n/a
Камень, цемент, керамика	n/a	0.1	n/a	n/a	n/a	54.9	2.1
Текстильные аксессуары	n/a	0.2	0.0	n/a	n/a	n/a	n/a
Текстиль и текстильные изделия	126.9	8 105.7	106.8	4.9	n/a	63 327.2	687.2
Инструменты и аппаратура	n/a	0.5	n/a	3.1	n/a	0.1	0.0
Растительные продукты	n/a	127.9	151.4	697.0	n/a	24.6	11.2
Произведения искусства	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a
Экспорт всего	126.9	8 367.7	11 244.5	1 869.7	825.2	69 137.6	1 402.2

Источник: Расчеты, основанные на данных Eurostat и UN Comtrade





На основе анализа приведенных выше данных можно сделать следующие выводы:

- Торговля Туркменистана в отношении не-насыпных грузов (торговый потенциал), крайне несбалансирована. Потенциал экспорта составляет лишь незначительную долю (5%) в потенциальном товарообороте;
- Не-насыпные товары, как правило, импортируются Туркменистаном из Европы, Турции и других значительных регионов происхождения за пределами региона ТРАСЕКА. Это делает Туркменистан ключевым объектом привлечения потенциальных товарных потоков в восточной части ТРАСЕКА;
- Более 90% потенциального экспорта из Туркменистана состоит из товаров, полностью пригодных для перевозки в контейнерах. На данном этапе этот объем торговли (около 0,5 млн. тонн) недостаточен для развития устойчивых контейнерных перевозок по Каспию. Это может произойти только при условии привлечения международных дальних перевозок пригодных для контейнеризации товаров с востока, например, из Китая и Монголии;
- Таким образом, в среднесрочной перспективе имеется возможность для развития перевозок Ро-Ро между Туркменистаном и регионом ТРАСЕКА, охватывающим Кавказ, Турцию и Европу в качестве основной зоны обслуживания.

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

Порт Туркменбаши является ключевым пунктом на пути в целый ряд стран Средней Азии и обратно, а также на стратегическом транспортном маршруте ТРАСЕКА и последнем участке Транскаспийской железной дороги. Порт связан с сетями железных и автомобильных дорог, обеспечивающих сообщение с основными районами страны.

Интенсивное развитие получил и морской транспорт. В настоящее время морской торговый флот Туркменистана имеет в своем составе 9 судов, из которых 4 сухогруза общей грузоподъемностью свыше 13 тыс. тонн и 5 танкеров типа «река-море» общей грузоподъемностью 23,6 тыс. тонн.

В связи с возрастающим значением маршрута Европа-Кавказ-Средняя Азия роль Туркменбашинского морского порта значительно возрастает. Поэтому намечено построить на территории порта дополнительные причалы, создать судоремонтное предприятие и логистический центр. Также будут дополнительно приобретены танкеры, паромы типа Ро-Рах, пассажирские суда. Порт Туркменбаши планирует быть крупнейшим портом на Каспии.

Туркменбашинский международный морской порт, располагаясь на перекрестке грузопотоков из Европы в Азию и из Азии в Европу, служит одним из «Морских ворот» Центральной Азии. Находясь на торговом пути Европа-Кавказ-Азия (ТРАСЕКА), он имеет важное геополитическое значение в Евразии.



Логистические процессы и морские магистрали II

Через Туркменбашинский международный морской порт перевозятся экспортно-импортные грузы, транзитные грузы, грузы, имеющие народнохозяйственное значение.

Растущий поток грузов различного назначения наглядно передает масштаб декларируемого Туркменистаном курса на индустриализацию национальной экономики.

Создание современного конкурентоспособного морского торгового флота, соответствующего международным стандартам, призвано повысить роль Туркменистана в международных перевозках.

Местоположение

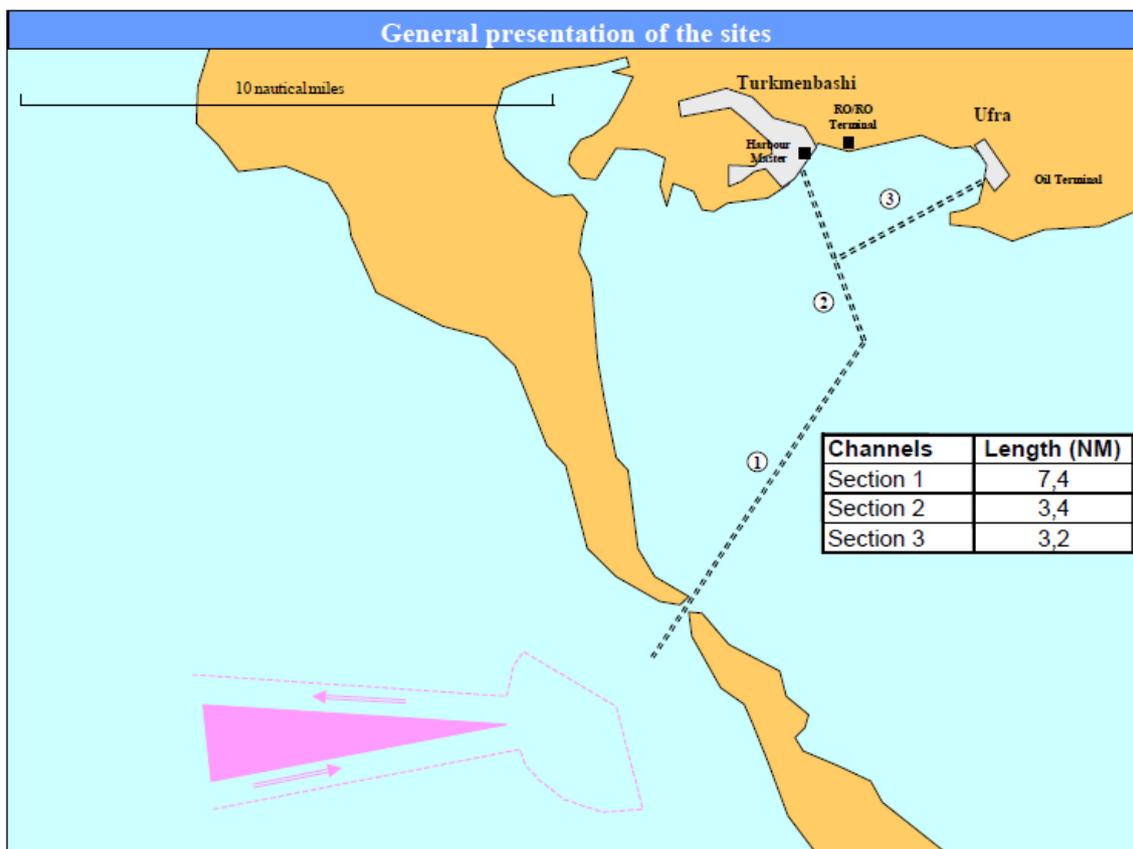
Порт Туркменбаши находится в 270 км к востоку от Баку, на небольшом расстоянии от западного побережья Каспийского моря и приблизительно в 550 км от столицы страны Ашхабада. Эти два города связаны друг с другом и железными и автомобильными дорогами.

Инфраструктура

Дноуглубление в подходном канале длиной 22 км и шириной от 140 до 200 м последний раз производилось в 1968 году, и в результате заиления максимальная допустимая глубина сократилась до 5,1 м.

Это вдвое снижало грузоподъемность танкеров дедвейтом 12000 тонн и затрудняло движение железнодорожных паромов в ветреную погоду. 4. В 2012 г., навигационный канал был полностью модернизирован новыми светящими буями международного стандарта с системой АИС (Автоматической идентификационной системой), что позволяет движение судов в ночное время.

Иллюстрация 7: Карта доступа к портам Туркменбаши и Уфра



Источник: EGIS / BCEOM



В соседнем порту Уфра на восточной стороне залива имеются два нефтеналивных причала.

Построенный в 1963 г. железнодорожно-паромный терминал с двухколейным пандусом (РРК2), используемый для обработки ж/д вагонов и грузовых автомобилей, занимает 41,7 га. Эта площадь включает стоянку для исходящих грузовиков и морской вокзал для пассажиров паромов. На морском вокзале имеется таможенный пост, отвечающий исключительно за грузовые и пассажирские паромные перевозки. Ворота из зоны парковки в терминал оснащены рентгеновским оборудованием для сканирования грузовых автомобилей. Наземный пандус был реконструирован в рамках кредита ЕБРР, морской пандус должен быть отремонтирован в ближайшее время за счет кредита Всемирного банка.

С пандусов железнодорожные пути ведут к сортировочной станции, расположенной в полукилометре за сухим грузовым портом. Сортировочная станция находится в плохом состоянии, и только часть из действовавших изначально 12 ж/д путей пригодна для эксплуатации.

Подземные электрические кабельные сети были затоплены в результате подъема уровня Каспийского моря, некогда автоматические стрелочные переводы в настоящее время управляются вручную. Основная дорога от въезда в порт к зоне парковки грузовиков и железнодорожно-паромному терминалу была модернизирована в 2010-2011 годах. В настоящее время имеется стоянка для грузовиков на 500 мест. Основные пути к паромным пандусам также были модернизированы. Запланированы / находятся в стадии строительства две дополнительные отдельные дороги, соединяющие порт непосредственно с Ашхабадским шоссе.

Начато строительство нового здания для таможни и других государственных служб для реализации принципа одного офиса для пограничного оформления.

В порту также имеется мощный 3-причальный грузовой терминал протяженностью 430 м для генеральных/сухих грузов (РРК1), оснащенный для обработки тяжеловесных грузов.

Портовое оборудование включает 11 причальных кранов грузоподъемностью от 6 до 100 т, 3 мобильных крана Liebherr, в том числе один кран грузоподъемностью 150-200 т и два крана по 64 т (установлены в октябре 2012 года), 2 типовых погрузчика грузоподъемностью 35 т, а также несколько буксиров и МАFI-трейлеров.

А также автопарк порта на много пополнился различной техникой маркой «КАМАЗ» и «МАЗ» такие как Мобильный комплекс для ликвидации аварийных разливов нефти на шасси КАМАЗ 43114 (6х600), Мобильный водолазный комплекс МВК на шасси КАМАЗ 43118 (6х6), Вакуумная машина КО-505А на шасси КАМАЗ 53215 (6х4), объем цистерны 10 куб.м с вакуумным насосом, ПАРМ, передвижная автомобильная ремонтная мастерская на шасси КАМАЗ 4308 (4х2) специальной комплектации, Автоцистерна пожарная АЦ 5.0-40 (43253) на шасси КАМАЗ 43253 (4х2) и другие

Оборудование и другие объекты

В порту имеется 2 склада: для генеральных грузов площадью 5000 кв.м и для хранения ПЭ площадью 12 000 кв.м. Для обработки и хранения контейнеров выделена площадь 4000 кв.м.

Грузоподъемность кранов на портовой станции составляет всего 5 т. Поэтому при выгрузке с судов контейнеры, предназначенные для отправки по железной дороге, доставляются грузовиками на частные терминалы, где затем перегружаются на железнодорожные платформы.



Объем перевозок контейнеров и грузов остается очень низким с учетом потенциала туркменской экономики, и включает в подавляющем большинстве невозвратную тару. Процедура возврата применяется при экспорте полных контейнеров.

Значительное количество негабаритных и тяжеловесных партий грузов, поставляемых в Туркменистан и другие республики Средней Азии, и предназначенных, главным образом, для нефтяной и газовой промышленности, проходит через Туркменбаши. Однако пользователи жалуются, что мощность описанного выше оборудования порта недостаточна для обработки значительного количества негабаритных и сверхтяжелых грузов, поступающих в Туркменбаши, и порой приходится доставлять дополнительные подъемные механизмы из других районов каспийского побережья.

Морские перевозки

Основная линия морского сообщения - паромная переправа Баку – Туркменбаши, созданная 1905 году. В настоящее время оператором линии является КАСПАР - Азербайджанское Государственное Каспийское Морское Пароходство.

На Каспии КАСПАР эксплуатирует в общей сложности 7 паромов, принимающих на борт по 28 вагонов (старше 30 лет), 2 новых парома, вмещающих по 52 вагона, и (также довольно старых и технически устаревших) 2 судна Ро-Ро вместимостью по 33 грузовых автомобиля¹. Более крупные паромные суда могут опционально вместить 58 16-метровых трейлеров (и до 200 человек при отсутствии ИМО/ нефтепродуктов на борту).

На суда погружаются вагоны, а также грузовики и небольшая доля контейнеров (на платформах). На паромную линию Баку-Туркменбаши приходится 50% всех железнодорожно-паромных/Ро-Ро коммерческих грузовых перевозок КАСПАР на Каспийском море. Расписание паромных рейсов не является регулярным с точки зрения стандартов обслуживания линейных перевозок, в основном из-за ожидания загрузки вагонов, отправляемых из Туркменбаши в Баку, обусловленного поздним прибытием вагонов, задержками на сортировочной станции и длительностью таможенного досмотра экспортных грузов. Среднее время задержки судов (дорога + причал) составляет от 3 до 5 дней. Кроме того, тот факт, что КАСПАР уделяет приоритетное значение железнодорожному трафику, негативно влияет на дорожные перевозки и приводит к увеличению времени ожидания для грузовиков по обе стороны Каспийского моря до 10 дней.

Среди других морских маршрутов можно назвать российские чартеры судов типа «река-море» и каботажные суда иранской судоходной компании Хазар, выполняющие нерегулярные рейсы в и из Ирана (Энзели, Амирабад) и России (Астрахань, Оля), а также паромы, перевозящие сжиженный природный газ, в и из Махачкалы (Россия).

Внутренние водные пути

Система внутренних водных путей Туркменистана включает реку Амударья между афганской границей и Туркменабадом и 450-километровый участок Каракумского канала вверх от Каспийского моря. Общая протяженность канала составляет 1400 км, он используется, главным образом, для целей мелиорации. Эти водные пути не имеют экономического значения и неактуальны для транспортного сектора и, следовательно, для пилотного проекта морских магистралей.

¹ Заказ на строительство дополнительных 5 железнодорожных паромов вместимостью 54 вагона размещен на верфи Ульяник в Пуле (Хорватия).



Генеральный план развития Туркменбашинского международного морского порта и туркменского морского торгового флота до 2020 года

Прогнозируя значительный и долгосрочный рост национальной экономики и развитие морских перевозок на Каспийском море, Государственная служба морского и речного транспорта Туркменистана утвердила постановлением Президента Туркменистана от 8 июля 2011 г. Генеральный план развития Туркменбашинского международного морского порта и туркменского морского торгового флота на период до 2020 года.

Цель данного плана заключается в создании современного порта и морского флота в соответствии с международными стандартами, что позволило бы сохранить и укрепить рост экономического потенциала страны путем предоставления высококачественных услуг и развития морской инфраструктуры международного морского порта Туркменбаши.

Следовательно, 17 августа 2012 года был объявлен международный тендер на проектирование и строительство международного авто-пассажирского морского терминала, контейнерного терминала, судостроительного завода, терминала генеральных грузов, терминала сыпучих грузов, терминала предназначенного для приема судна дедвейтом 5000 т, для отгрузки полипропиленовой продукции и реконструкция левой ramпы существующего железнодорожного паромного терминала.

Указанный план направлен также на достижение независимости от иностранных судоходных компаний. Согласно национальной статистике, в 2010 году только 17% нефтепродуктов было экспортировано национальными судами. Туркменистан не располагает адекватной транспортной инфраструктурой для обеспечения своей морской торговли. В связи с этим через весь план проходит идея снижения транспортных расходов Туркменистана.

Меры, составляющие Генеральный план развития, охватывают период с 2012 по 2020 год. Они включают приобретение 6 нефтяных танкеров (5 из которых уже были приобретены и эксплуатируются по состоянию на октябрь 2012 года), 1 судна для транспортировки сжиженного углеводородного газа (СИГ), 2 пассажирско-грузовых паромов, 4 буксиров и одного кранового судна. В том смысле, 31 июля 2012 года был объявлен международный тендер на закупку 4-х буксиров и проектирование и строительство зданий и сооружений для Аварийно-спасательных и подводно-технических работ с приобретением экологического оборудования и соответствующих судов. Кроме того, в 2012 были подписаны контракты с хорватской судостроительной верфи «ULJANIK brodogradiliste» по строительству и поставке судна для перевозки грузовых автомобилей (53 единицы) и пассажиров (200 человек). В октябре 2012 г строительство уже было начато.

6 новых нефтяных танкеров позволят обслуживать 50% общего объема экспорта. Нефтяные танкеры будут курсировать по следующим выбранным маршрутам:

- Туркменбаши - Махачкала
- Туркменбаши - Баку
- Туркменбаши - Нека / Энзели / Ноушехр

Покупка судна для перевозки сжиженного углеводородного газа призвана содействовать росту экспорта и обслуживать 88% объемов национального производства. Расчетная выгода составит 4 млн. долларов США.

В целях интенсивного развития туристической зоны Аваза стратегия также предусматривает приобретение 2 паромных судов для перевозки пассажиров и автомобильного транспорта. Проведенные японскими и корейскими экспертами



Логистические процессы и морские магистрали II

предварительные технико-экономические обоснования предлагают следующие маршруты для будущих паромных линий:

- Туркменбаши - Баку - Энзели;
- Туркменбаши - Актау - Астрахань.

Кроме того, план предусматривает приобретение 4 судов снабжения для нефтяных платформ в Каспийском море, поскольку в настоящее время соответствующие услуги предоставляются исключительно иностранными компаниями.

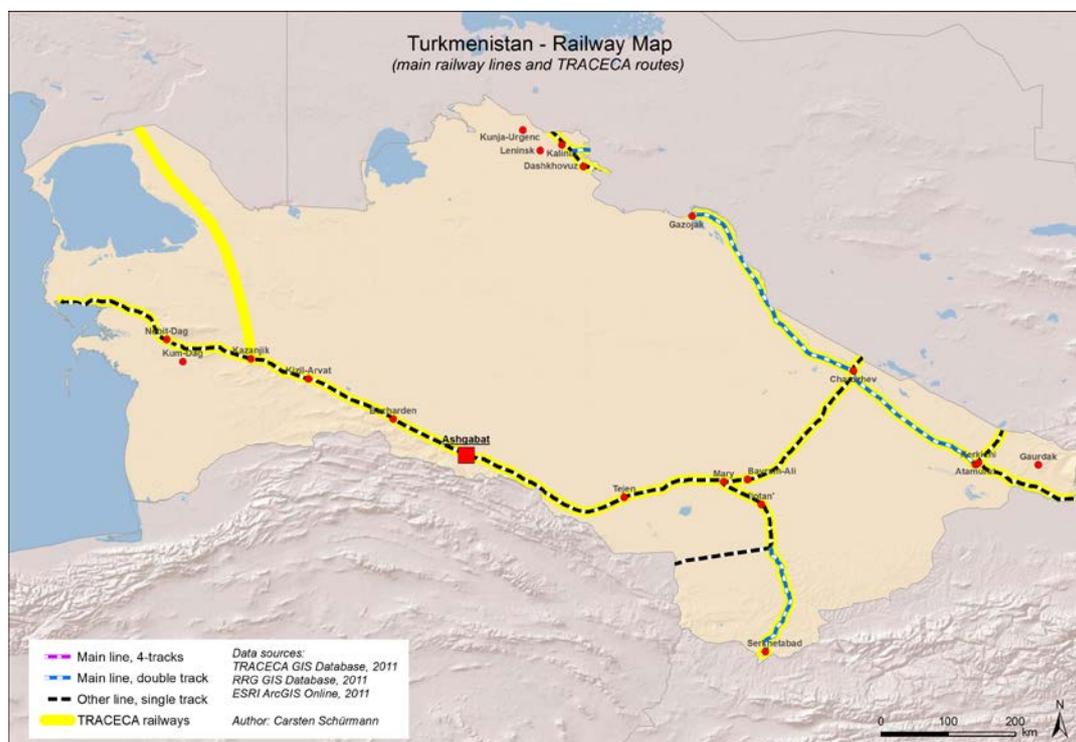
Таблица 8: Планируемые приобретения в Генеральном Плане Развития Торгового Флота

	2012 - 2015	2016 - 2020	ВСЕГО
Танкеры	4	2	6
Танкеры для транспортировки СИГ		1	1
Паромы для перевозки пассажиров и автотранспорта	1	1	2
Суда снабжения	2	2	4
Крановое судно		1	1
Дноуглубитель	1		1

Источник: Генеральный план развития торгового флота Туркменистана до 2020 года

6.2.2 Наземные перевозки: железнодорожный транспорт

Иллюстрация 8: Железнодорожная карта Туркменистана



Источник: ТРАСЕКА (2011)



Министерство железнодорожного транспорта Туркменистана эксплуатирует сеть железных дорог. Министерство железнодорожного транспорта на основании своего Устава и закона «О железнодорожном транспорте» является основным поставщиком услуг железнодорожного транспорта в стране.

Организация железнодорожной администрации не способствует установлению коммерческих связей в силу ее бюрократической структуры, однако в настоящее время осуществляется коренное реформирование системы управления.

Сеть охватывает почти 3000 км ж/д линий, около 900 км из которых было построено за годы независимости, начиная с 1991 года. Все линии являются однопутными и не электрифицированы.

Таблица 9: Основные параметры сети туркменских железных дорог

Общая протяженность (км)	Колея (мм)
2,980	1,520
Электрификация (км)	Система электроснабжения
0	-

Основной маршрут – это Транскаспийская магистраль протяженностью 1141 км, соединяющая порт Туркменбаши, столицу Ашхабада и Туркменабад на границе с Узбекистаном по маршруту ТРАСЕКА.

Имеется ветка из Мары в Гушги на афганской границе, еще одна ветка к Серахсу соединяет эту линию с иранской ж/д сетью.

Линия Теджен-Серахс-Мешхед с пятью новыми железнодорожными станциями с ее новым участком длиной 308 километров находится в эксплуатации с 1996 года. Она стала жизненно важным связующим звеном между железнодорожными системами стран Средней Азии, России и европейских стран, а также стран Южной Азии и Персидского залива.

Завершено строительство линии Туркменабад-Атамурат длиной 203 км. Эта железнодорожная ветка соединила пять региональных центров Лебапского велаята с городом Туркменабад, а с 1999 году – со столицей Ашхабадом. После завершения строительства моста с параллельно проходящими шоссе и железной дорогой новая ветка Туркменабад-Атамурат-Керикичи протяженностью 215 км станет ядром транспортной системы Средней Азии.

Транскаракумская железная дорога Ашхабад-Каракумы-Дашогуз длиной 540 км, пересекающая пустыню Каракумы с севера на юг, с 2006 года обслуживает половину транзита между двумя крупнейшими районами страны - Ахалским и Дашогузским.

Серахс является железнодорожным пунктом на границе с Ираном, где вагоны переставляются с широкой на стандартную колею. Железнодорожная станция Гыпджак (в 7 км от Ашхабада) обслуживает 40-футовые контейнеры и является важным пунктом для отправки контейнеров по всему Туркменистану.

В конце 2007 года Туркменистан начал строительство своей части международной магистрали Узень-Гызылгай-Берекет-Этрек-Горган, проходящей через Казахстан, Туркменистан и Иран. Более 700 км этой 900-километровой линии проходит по территории Туркменистана. Азиатский банк развития согласился софинансировать проект (75% стоимости проекта) и предоставил Туркменистану кредит на 125 млн долларов США на 25 лет с льготным периодом в 5 лет. Ожидается что до 2016 года грузооборот на этой линии достигнет 10 млн тонн. Строительство завершено.



Логистические процессы и морские магистрали II

Как и в большинстве стран СНГ, удовлетворение инвестиционных потребностей для обновления и модернизации подвижного состава значительно запаздывает, имеет место общая нехватка инвестиций. Планируется приобретение 200 новых локомотивов, а также некоторого количества вагонов, но план адаптации платформ для железнодорожных перевозок контейнеров по-прежнему отсутствовал на момент написания.

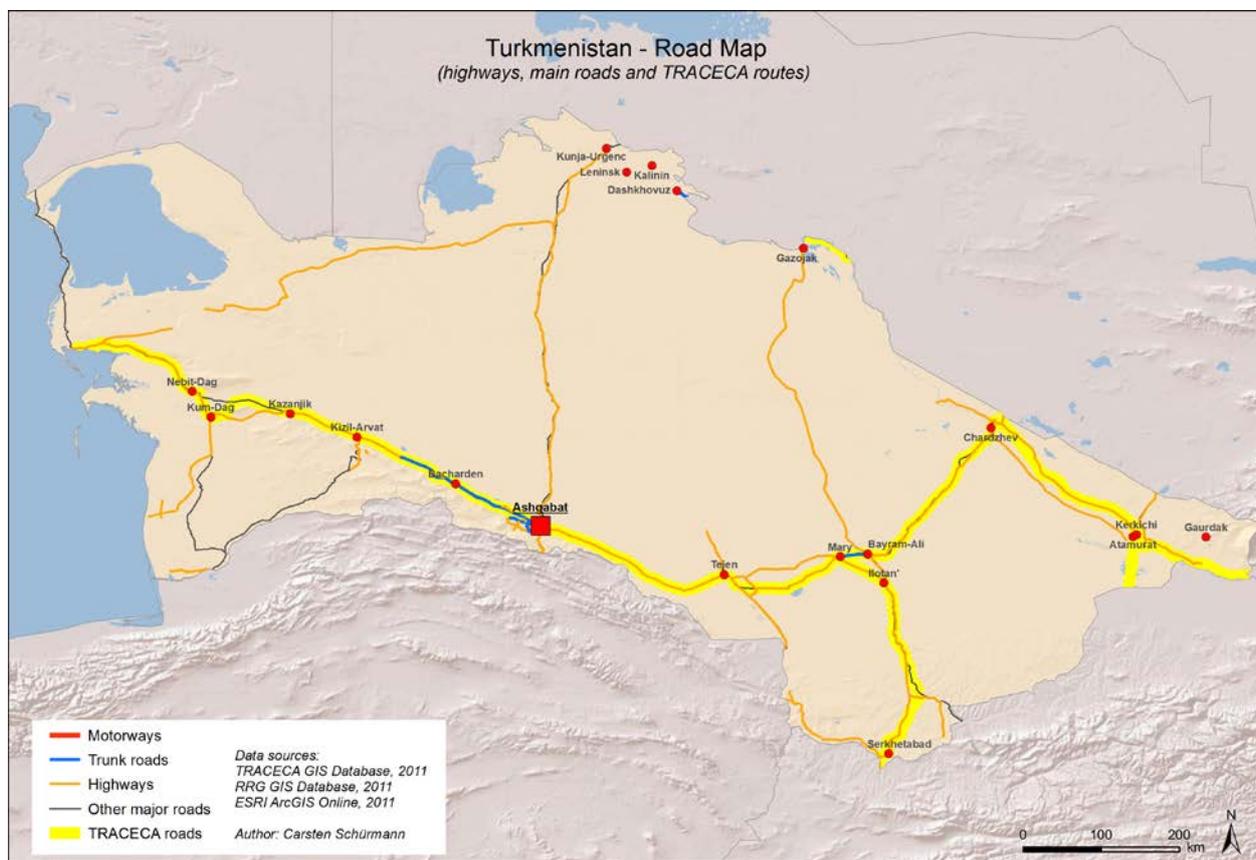
Генеральный план развития железнодорожного транспорта на период 2012-2016 гг. предусматривает национальные инвестиции в следующие проекты:

- Строительство железных дорог Атамурат -Имамназар и Газаджак-Шасенем-Дашогуз
- Продолжение коридора «Север-Юг» с границы с Казахстаном до границе с Ираном с строительством новых станций и приобретением локомотивов.
- Строительство железнодорожного моста через реку Амударья в рамках линии Туркменабат-Фарат
- Строительство высокоскоростных железнодорожных линий между Туркменбаши и Балканским велятом, а также между Туркменабатом и Лебапским велятом.
- Единый центр управления перевозочным процессом в Ашхабаде.
- Системы автоблокировки и электрической централизации, включая электроснабжение и контроллеры, для участка железной дороги «Берекет-Гызылгая –Узень».



6.2.3 Наземные перевозки: автомобильный транспорт

Иллюстрация 9: Автодорожная карта Туркменистана



Источник: ТРАСЕКА (2011)

Автомобильный транспорт является основным видом транспорта в Туркменистане.

Общая протяженность сети автомобильных дорог Туркменистана насчитывает 24 000 км (18,2% из них - грунтовые). Плотность дорог составляет 49,2 км на квадратный километр, это достаточно высокий показатель с учетом того, что 90% территории Туркменистана покрыто пустынями. Через территорию Туркменистана проходят ключевые азиатские автомагистрали (АН5, АН70, АН75, АН77, АН78) общей протяженностью 2 204 км.

Большинство дорог с твердым покрытием имеют 2 и более полос движения. Туркменистан пересекают следующие основные европейские магистрали:

- E40 (Дашогуз)
- E121 (граница с Казахстаном - Туркменбаши - граница с Ираном)
- E60 (Туркменбаши - Гызыларбат - Ашхабад - Теджен - Мары - Чарджоу)
- E03 (граница с Узбекистаном - Дашогуз - Ашхабад - Гаудан)

Максимально допустимые размеры и вес транспортных средств, движущихся по территории страны: 4 м в высоту, 18 м в длину для трейлеров, 20 м для грузовиков с прицепом и 24 м для автопоездов, 2,5 м в ширину, нагрузка на ось 6,9 т и 38 т общей массы. Максимально допустимая скорость для грузовых автомобилей на основных автомагистралях (категория I) составляет 90 км.

В настоящее время ведется строительство следующих автодорог:



Логистические процессы и морские магистрали II

- Ашхабад-Туркменбаши (574 км)
- Ашхабад-Мары (352 км)
- Мары-Туркменабад (255 км)
- Туркменабад-Фараб (36 км)
- Ашхабад-Каракумы-Дашогуз (546 км)

На 2010-2020 гг. запланированы реконструкция и новое строительство следующих автодорог:

- объездная дорога Ашхабада
- реконструкция Туркменбаши - Ашхабад - Фараб (1500 км)
- Сердар-Этрек-Гудриолум (265 км)
- Туркменбаши-Бекдаш-Казахская граница (240 км)
- Мэри-Серхетабат (330 км)
- Теджен-Серахс (107 км)
- Туркменбаши-Кизылкайа-Дашогуз (526 км)
- Гудриолум-Гумдаг (315 км)
- Туркменабад-Героглы-Дашогуз (510 км).

Планируется модернизация некоторых участков дорог первой категории с целью увеличения максимальной проектной скорости до 120 км/ч. Например, участок дороги Ашхабад - Туркменабад (600 км) должен быть превращен в 6-полосную автомагистраль с эстакадами и развязками.

Транспортировка грузов грузовыми автомобилями в Казахстан через Бекдаш (на северо-западе) ограничена в связи с очень плохим состоянием дорог, однако имеется план их санации.

Одним из важнейших проектов является реконструкция понтонного моста через Амударью в Фарабе на магистрали, ведущей в Узбекистан и далее в Казахстан. Ежегодно здесь проходит транзитом 2 500 000 т грузов на туркменских, турецких, иранских, российских, казахских и даже афганских и пакистанских грузовиках.

Строительство и реконструкция автомобильных дорог в Туркменистане ведется под руководством и контролем государственного концерна «Туркменавтоеллары»

Основные характеристики существующих транспортных услуг

Благодаря своему географическому расположению Туркменистан является важнейшим звеном на маршруте ТРАСЕКА между Европой, Средней Азией и Китаем. Пересечение Каспийского моря из Баку (в будущем из Алята) в Туркменбаши и обратно позволяет сэкономить 1400 км пробега по территории Ирана (по оценкам, расходы на топливо при этом составляют 600 долларов США, помимо других издержек при транзите через Иран). На сегодняшний день это самый короткий и дешевый путь для грузовых автомобилей из Турции и стран Кавказа в Среднюю Азию. Туркменбаши является отправной точкой для сообщения с сетями железнодорожных магистралей Узбекистана, далее - Казахстана, других не имеющих к выходу стран и Китая.

Таким образом, морское сообщение между Баку и Туркменбаши имеет первостепенное значение для программы ТРАСЕКА в целом.



Логистические процессы и морские магистрали II

Текущее предложение услуг КАСПАР, Государственного каспийского морского пароходства Азербайджана, никак не соответствует ожиданиям пользователей по причинам, очевидно связанным с методами работы в порту Туркменбаши. Помимо технических проблем, указанных выше в настоящем докладе, основным препятствием для эксплуатации железнодорожных паромов является слабая координация между различными государственными транспортными ведомствами.

Туркменское правительство намерено приобрести два новых парома, что позволит увеличить частоту, пропускную способность и регулярность рейсов.

Кроме того, на контейнерные перевозки через Туркменбаши негативно влияют указанные ниже факторы (вызывающие отклонение морского маршрута в Бендер-Аббас, а оттуда грузовиками через один из четырех автомобильных пунктов пропуска через границу Туркменистана):

- неадекватные услуги доставки грузов (по крайней мере, регулярными рейсами, если не специализированными судами) из / в Туркменбаши
- несоответствующее погрузочно-разгрузочное оборудование на железнодорожной станции в порту Туркменбаши
- нехватка фитинговых платформ
- традиционно продолжительные административные и коммерческие процедуры, а также регулирующие нормы (режим ответственности железных дорог и грузополучателей, а также железнодорожные накладные)
- серьезные задержки, вызванные указанными выше обстоятельствами, при доставке импортных грузов грузополучателям, а также при возврате порожнего оборудования судоходным компаниям; в обоих случаях последующая дополнительная плата за простой судна и прочие издержки.

В то же время требуют решения и другие, нефизические проблемы:

- Тарифы на обработку контейнеров должны быть адаптированы и упрощены с целью выставления пользователям "фиксированной" ставки. Порт Туркменбаши проинформирован об этой проблеме и готов к ее решению в целях увеличения прохождения грузопотоков ТРАСЕКА через его объекты;
- Правила документального таможенного оформления грузов и контейнеров должны быть пересмотрены с целью снижения затрат, ускорения доставки грузов и упрощения торговли.



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 перевозках на одном море, поскольку:
 - морские перевозки и транзитные операции в порту требуют больше формальностей, чем при перевозках наземным транспортом, в том числе специального обмена информацией, бумажной документацией, 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



Логистические процессы и морские магистрали II

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 таможи 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/перестройка пунктов пересечения границы
 - Обучение (управление, организация ИТ...)

6.3.2 SWOT анализ

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

Таблица 10: SWOT-анализ процедур торговли и транзита

СИЛЬНЫЕ СТОРОНЫ	<ul style="list-style-type: none">• Членство в различных региональных и международных организациях (СНГ, ОЭС, ИМО, ОСЖД, ЕЭК ООН, ЭСКАТО ООН)• Соглашение о международном железнодорожном грузовом сообщении (с использованием накладной СМГС)• Подписание шести конвенций ЕЭК ООН по транспорту• Двусторонние соглашения по транспортным и
------------------------	--



Логистические процессы и морские магистрали II

	<p>таможенным вопросам со странами-бенефициарами «LOGMOS»</p> <ul style="list-style-type: none">• Многочисленные национальные проекты в области модернизации транспортной инфраструктуры
СЛАБЫЕ СТОРОНЫ (БАРЬЕРЫ)	<ul style="list-style-type: none">• Неприсоединение к основным международным конвенциям и правовым инструментам• Ощутимая неопределенность в отношении обязательств проведения реформ по упрощению и модернизации таможни и торговли• Пограничные пункты не приспособлены для больших объемов транспортных потоков, что не способствует проведению выборочных проверок на основе электронного анализа рисков на таможне и в других пограничных органах• Недоверие между таможенными службами, агентствами по упрощению процедур торговли и частным сектором в силу закрытости и отсутствия полноценного упрощения таможенных и торговых процедур• Серьезные бюрократические требования к документации, отнимающие много времени• Отсутствие возможностей предварительной подачи электронных импортных и экспортных деклараций
ВОЗМОЖНОСТИ	<ul style="list-style-type: none">• Начало разработки стратегии упрощения торговли и транзита• Расширение торговых связей
УГРОЗЫ	<ul style="list-style-type: none">• Нерешительность в вопросах присоединения к международным конвенциям по торговле и транспорту• Продолжающиеся задержки и затраты вследствие несовместимых решений таможенных и других пограничных ведомств и их закрытости• Задержки в реализации процедурных улучшений в области транзита / перевалки в портах и на внутренних пунктах пересечения границы