

ENPI 2011 / 264 459

Логистические процессы и морские магистрали II

Обзор страны

КАЗАХСТАН

Ноябрь 2012 г.



Проект финансируется
Европейским Союзом

 egisInternational

DORNIER
CONSULTING

Проект осуществляется
Egis International / Dornier Consulting



СОДЕРЖАНИЕ

1	ВВЕДЕНИЕ	6
2	НАЦИОНАЛЬНАЯ ТРАНСПОРТНАЯ ПОЛИТИКА	8
3	ЗАКОНОДАТЕЛЬНАЯ БАЗА В ОБЛАСТИ ТРАНСПОРТА	11
4	НАЦИОНАЛЬНАЯ ПОЛИТИКА И ЗАКОНОДАТЕЛЬСТВО В СФЕРЕ ТОРГОВЛИ И ТРАНЗИТА	16
5	ИНВЕСТИЦИИ В ТРАНСПОРТНО-ЛОГИСТИЧЕСКИЙ СЕКТОР КАЗАХСТАНА	19
6	СТРАТЕГИЧЕСКИЕ ЗАДАЧИ	21
6.1	Задачи рынка.....	21
6.1.1	<i>Национальная торговля: экспорт и импорт</i>	21
6.1.2	<i>Торговые партнеры в регионе ТРАСЕКА</i>	26
6.2	Задачи мультимодальных перевозок на базе морского транспорта	31
6.2.1	<i>Система портов и морские линии</i>	31
6.2.2	<i>Наземные перевозки: железнодорожный транспорт</i>	34
6.2.3	<i>Наземные перевозки: автомобильный транспорт</i>	40
6.3	УПРОЩЕНИЕ ТОРГОВЛИ И ТРАНЗИТА.....	43
6.3.1	<i>Общий обзор</i>	43
6.3.2	<i>SWOT-анализ</i>	45
7	ПИЛОТНЫЕ-ПРОЕКТЫ, ОТОБРАННЫЕ В РАМКАХ ПРОЕКТОВ ММ I И МЛЦ	47



ПЕРЕЧЕНЬ ТАБЛИЦ

Таблица 1: Двусторонние соглашения со странами-бенефициарами «LOGMOS»	12
Таблица 2: Многосторонние соглашения со странами-бенефициарами «LOGMOS»	15
Таблица 3: Проекты, осуществляемые в Казахстане при поддержке МФО	20
Таблица 4: Распределение торговых партнеров Казахстана	22
Таблица 5: Торговый потенциал Казахстана со странами ТРАСЕКА и Европой	23
Таблица 6: Потенциал торговли с регионом ТРАСЕКА – Товарная структура импорта в Казахстан	28
Таблица 7: Потенциал торговли с регионом ТРАСЕКА – Товарная структура экспорта из Казахстана	30
Таблица 8: Пропускная способность порта Актау	32
Таблица 9: Основные характеристики железнодорожной сети Казахстана	35
Таблица 10: Перечень европейских дорог, пересекающих Казахстан	40
Таблица 11: SWOT-анализ процедур торговли и транзита	45
Таблица 12: Отобранные пилотные проекты в Казахстане	47

ПЕРЕЧЕНЬ ИЛЛЮСТРАЦИЙ

Иллюстрация 1: Общая карта Казахстана	5
Иллюстрация 2: Торговые партнеры Казахстана	21
Иллюстрация 3: Торговые партнеры Казахстана, торговый потенциал	22
Иллюстрация 4: Торговый потенциал Казахстана со странами ТРАСЕКА и Европой	25
Иллюстрация 5: Потенциал торговли с регионом ТРАСЕКА – Товарная структура импорта в Казахстан	27
Иллюстрация 6: Потенциал торговли с регионом ТРАСЕКА – Товарная структура экспорта из Казахстана	29
Иллюстрация 7: Железнодорожная карта Казахстана	34
Иллюстрация 8: Динамика развития объемов грузовых перевозок, 2002-2010 гг.	37
Иллюстрация 9: Карта автомобильных дорог Казахстана	40



СПИСОК АББРЕВИАТУР

ICC	Казахстанская вагоностроительная компания
LOGMOS	Логистические процессы и морские магистрали
SUA	Конвенция о борьбе с незаконными актами, направленными против безопасности морского судоходства
TARN	Трансазиатская железнодорожная сеть
TEU	Twenty-foot Equivalent Unit = Двадцатифутовый эквивалент, стандартный контейнер
UN	Организация Объединенных Наций (ООН)
АБР	Азиатский банк развития
АММТП	Актауский международный морской торговый порт
ВБ	Всемирный банк
ВТО	Всемирная торговая организация
ЕБРР	Европейский банк реконструкции и развития
ЕврАзЭС	Евразийское экономическое сообщество
ЕКМТ	Европейская Конференция Министров транспорта
ЕЭК ООН	Европейская экономическая комиссия ООН
ИБР	Исламский банк развития
ИКАО	Международная организация гражданской авиации
ИМО	Международная морская организация
КАСПАР	Азербайджанское государственное каспийское морское пароходство
КДПГ	Конвенция о договоре международной перевозки грузов
КМТФ	Казмортрансфлот
Конвенция LL	Международная конвенция о грузовой марке
Конвенция МДП	Таможенная конвенция о международной перевозке грузов с применением книжки МДП
Конвенция ФАЛ	Конвенция по облегчению международного морского судоходства
КТЖ	Казахские железные дороги
КУГ	Комплексное управление границами
ЛС	Логистические системы
МАРПОЛ	Международная конвенция по предотвращению загрязнения с судов
МДП	Международные дорожные перевозки (TIR)
МЛЦ	Международный логистический центр
ММ	Морские магистрали
МПК ТРАСЕКА	Межправительственная Комиссия ТРАСЕКА

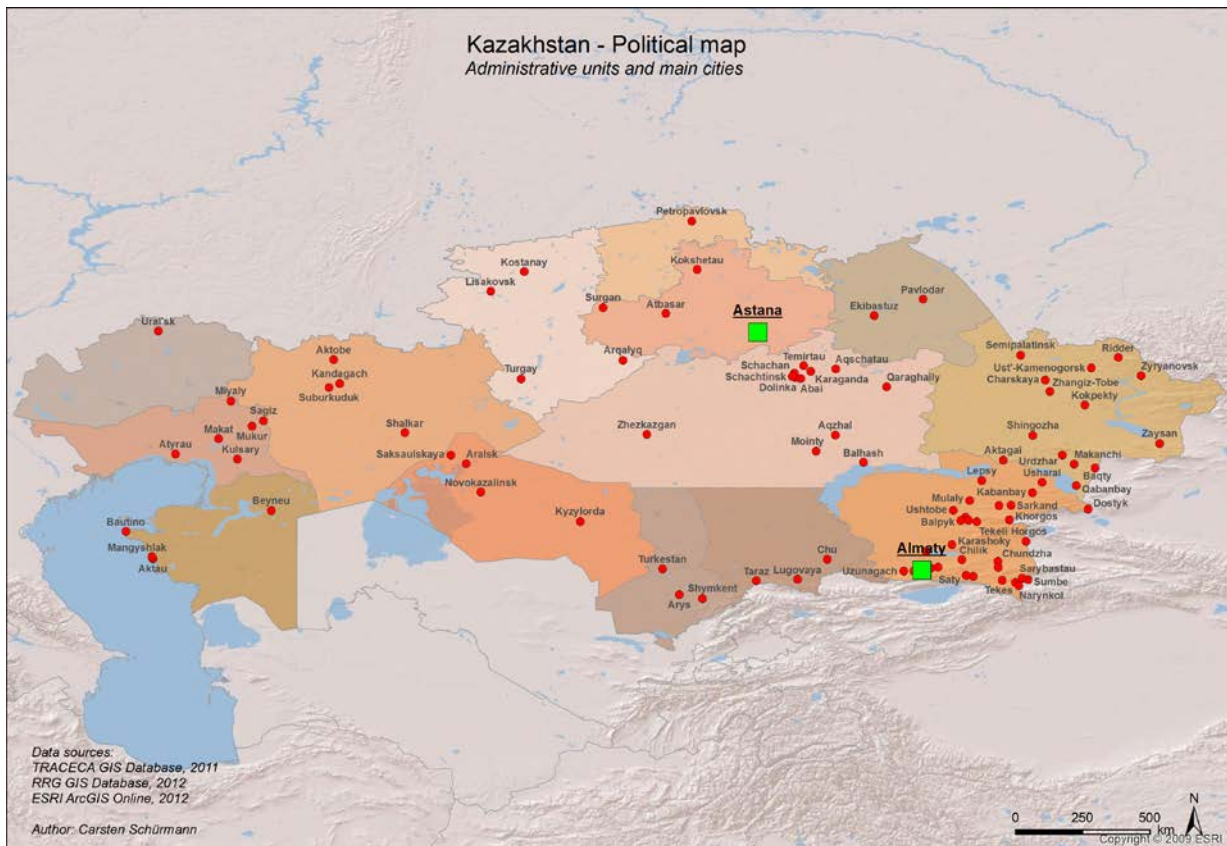


Логистические процессы и морские магистрали II

МППСС	Международные правила предупреждения столкновений судов в море
МТК	Министерство транспорта и коммуникаций
МФО	Международная финансовая организация
НАТО	Организация Североатлантического договора
ОМС	Ограничение многостороннего соглашения
ОСЖД	Организация сотрудничества железных дорог
ПРК	Правительство Республики Казахстан
РК	Республика Казахстан
Ро-Ро	Судно типа Ро-Ро: с горизонтальным методом погрузки и выгрузки
РФ	Российская Федерация
СНГ	Содружество Независимых Государств
СОЛАС	Международная конвенция по охране человеческой жизни на море
СССР	Союз Советских Социалистических Республик
США	Соединенные Штаты Америки
ТАСИС	Техническая помощь Содружеству Независимых Государств
ТРАСЕКА	Транспортный коридор Европа-Кавказ-Азия
ЦАРЭС	Программа Центральноазиатского регионального экономического сотрудничества
ЭОД	Электронный обмен данными
ЭСКАТО ООН	Экономическая и социальная комиссия для Азии и Тихого океана Организации Объединенных Наций
ЮНКТАД	Конференция ООН по торговле и развитию
ЯАМС	Японское агентство международного сотрудничества



Иллюстрация 1: Общая карта Казахстана



Источник: ТРАСЕКА (2011)



1 ВВЕДЕНИЕ

Республика Казахстан является крупнейшей страной в Центральной Азии. Она занимает территорию площадью 2724,9 тыс. кв. км с населением 16 036 тыс. жителей (на 01.01.2011). Казахстан граничит с Российской Федерацией (7591 км), Республикой Узбекистан (2354 км), Туркменистаном (426 км), Кыргызской Республикой (1241 км), Китайской Народной Республикой (1782 км) и Каспийским морем (600 км).

Географическое положение Республики Казахстан – в центре Евро-Азиатского континента, рост ее экономической активности, последовательно проводимая политика интеграции в мировую экономическую систему создают предпосылки и реальные возможности для активного участия Казахстана в решении транспортных проблем в сообщении между странами Европы и Азии.

Сотрудничество в рамках ТРАСЕКА

Казахстан также стал активным членом ТРАСЕКА после конференции в Брюсселе в мае 1993 года, положившей начало программе ТРАСЕКА.

По результатам исследования, проведенного в рамках «LOGMOS», десять прямых стран-бенефициаров проекта в целом имеют сходные нормативно-правовые основы для транспортного сектора, однако имеются также различающиеся в зависимости от политического контекста законы и правила.

Международные конвенции, а также региональные или двусторонние соглашения дополняют правовые условия, кроме того ожидаются изменения на национальном и региональном (ТРАСЕКА и другие группы) уровнях.

Анализ юридических вопросов, связанных с проектом «LOGMOS», фокусируется на транспортном законодательстве и соответствующих нормативных актах, а также на вышеупомянутых национальных, международных, региональных и двусторонних конвенциях и соглашениях, имеющих прямое или косвенное влияние на наземные виды транспорта с приоритетом для морских и интермодальных перевозок.

Программа ТРАСЕКА была инициирована в 1993 году как один из компонентов межправительственной программы ТАСИС. Активное участие Казахстана началось в сентябре 1998 года после подписания без каких-либо ограничений многостороннего соглашения (ОМС) по развитию транспортного коридора Европа-Кавказ-Азия, которое также подписали Азербайджан, Армения, Болгария, Грузия, Киргизия, Молдова, Румыния, Таджикистан, Турция, Узбекистан и Украина.

После создания Межправительственного комитета и Постоянного Секретариата ТРАСЕКА в 2000 году в Казахстане была создана Национальная комиссия ТРАСЕКА, возглавляемая Национальным секретарем.

Представители Казахстана принимают активное участие во всех конференциях и заседаниях Рабочей группы, организованной МПК ТРАСЕКА.

С участием Республики Казахстан было реализовано 45 проектов на общую сумму 90,31 млн.евро. Из них:

- 9 проектов по обучению с бюджетом на сумму 18,2 млн.евро;
- 5 проектов по законодательной базе с бюджетом на сумму 6,9 млн.евро;
- 11 проектов содействия развитию торговли и грузопотоков с бюджетом на сумму 21,43 млн.евро;



Логистические процессы и морские магистрали II

- 20 проектов по транспорту и инфраструктуре с бюджетом на сумму 43,78 млн. евро.

Эти проекты направлены на упрощение процедур торговли, развитие интермодальных автомобильных, железнодорожных, воздушных, морских перевозок, а также устранение нефизических барьеров в области транспорта, в том числе проблем трафика, тарифных исследований и пересечения границы.



2 НАЦИОНАЛЬНАЯ ТРАНСПОРТНАЯ ПОЛИТИКА

В настоящее время деятельность транспортного сектора Республики Казахстан регулируется следующими нормативными документами:

- Государственная программа по форсированному индустриально-инновационному развитию Республики Казахстан на 2010-2014 годы
- Стратегический план развития Республики Казахстан до 2020 года
- Стратегический план Министерства транспорта и коммуникаций Республики Казахстан на 2011 - 2015 годы.
- Стратегический план Министерства экономического развития и торговли Республики Казахстан на 2011 - 2015 годы.

Ключевой целью Государственной Программы по форсированному индустриально-инновационному развитию Республики Казахстан на 2010-2014 годы является развитие транспортно-коммуникационного комплекса, способного в полном объеме удовлетворять потребности экономики и населения в транспортных услугах.

Общий объем финансовых ресурсов для реализации Программы составляет 19 211 млн. долл., в том числе:

- республиканский бюджет – 7 562,8 млн.долл.;
- концессия – 4 366,2 млн.долл.;
- заемные средства – 4 182,8 млн.долл.;
- собственные средства компаний – 3 099,2 млн.долл..

Программа по развитию транспортной инфраструктуры в Республике Казахстан на 2010 – 2014 гг. является логическим продолжением проводимой политики в транспортной отрасли, и интегрировала в себя основные подходы Транспортной стратегии РК до 2015 года, отраслевых программ и концепций в транспортной отрасли:

- Программа развития автодорожной отрасли РК на 2006 - 2012 годы,
- Программа развития морского транспорта РК на 2006 - 2012 годы,
- Программа развития судоходства и обеспечения безопасности на внутренних водных путях РК на 2007 - 2012 годы,
- Концепция развития торгового мореплавания в РК,
- Концепция совершенствования государственной системы по обеспечению безопасности перевозок пассажиров и грузов РК.

Развитие транспортной отрасли будет направлено на повышение уровня развития инфраструктуры во всех транспортных отраслях: автодорожной, железнодорожной, гражданской авиации, на водном транспорте и повышение уровня интеграции транспортно-коммуникационного комплекса РК в международные транспортные сети.

Автодорожная отрасль

Задачи развития экономики требуют построения и модернизации мощной транспортно-коммуникационной сети. В этом плане предстоит:



Логистические процессы и морские магистрали II

- завершить проект реконструкции международного транзитного коридора Западная Европа - Западный Китай, проложить новые транспортные маршруты с доступом к международным рынкам из стран Центральной Азии (Узбекистан и Кыргызстан, модернизировать транспортные магистрали. Дорога Европа - Россия - Казахстан - Китай - это самый короткий путь из Китая в Европу, с минимальным количеством стран-участниц, а значит, и границ. Данные конкурентные преимущества делают проект перспективным, время в пути составляет около 10 дней. Проект обеспечит высокий уровень услуг, включающий комбинацию превосходной технической доступности коридора вместе с современной интеллектуальной системой и услугами логистических центров. Серьезной проблемой, препятствующей развитию международных автоперевозок, является наличие неэффективных систем обработки грузов и сопроводительной документации, а также лишние проверки и препятствия, устраиваемые контролирующими органами, большое количество сборов. Данные вопросы целесообразно решать в рамках упрощения транспортных процедур, документации для транспорта и создания логистических систем (ЛС), следующих по коридору. Так, помимо создаваемого Международного центра приграничного сотрудничества «Хоргос», в утвержденном технико-экономическом обосновании строительства коридора Западная Европа - Западный Китай, упомянуто строительство 5 крупных и средних ЛС по всему маршруту, а также о строительстве малых ЛС в других регионах Республики в зависимости от потребности.
- завершить реконструкцию автодорог Щучинск - Кокшетау - Петропавловск - граница РФ, граница РФ - Уральск - Актобе, Астана - Костанай - Челябинск, Жетыбай - граница Туркменистана, Астана - Караганда, Алматы - Капшагай, Таскескен - Бахты, Ушарал - Достык, Бейнеу - Акжигит - граница Узбекистана, Омск - Павлодар - Майкапшагай, Курты - Бурылбайтал, Бейнеу - Актау.
- активнее внедрять схемы транзитных маршрутов в направлениях Запад - Восток и Север - Юг.

Железнодорожная отрасль

Существующее состояние железнодорожной отрасли РК характеризуется дисбалансом между растущими требованиями потребителей к ассортименту, качеству, скорости и надежности с одной стороны, и физически изношенными активами, морально устаревшими технологиями, неконкурентоспособными характеристиками услуг с другой стороны.

Реформа железных дорог направлена на повышение эффективности и качества услуг путем либерализации, вовлечения частного сектора и инвестиций. Правительством Казахстана реализуется подход, принятый в Европейском Союзе и заключающийся в функциональном разделении железнодорожной инфраструктуры и перевозочной деятельности и улучшения конкуренции.

Приоритетным направлением инфраструктуры железнодорожного транспорта Казахстана является развитие транзитного потенциала путем строительства новых железнодорожных линий.

Строительство железнодорожной линии «Узень – государственная граница с Туркменистаном» продолжается. Эта линия, являясь частью международного коридора Север - Юг, обеспечит прямое соединение Казахстана со странами Персидского залива и Ираном и позволит сократить расстояние перевозок по сравнению с существующим маршрутом международного коридора Север - Юг около 600 км.



Проект Коргас - Жетыген (протяженностью 293 км) позволит открыть второй пограничный пункт железнодорожного перехода с Китаем и существенно разгрузит станцию Достык.

Водный транспорт

В настоящее время отмечается динамичное развитие отрасли морского транспорта.

В среднем через морские порты ежегодно переваливается порядка 12,3 млн. тонн. При этом порт Актау задействовал в перевалке грузов в экспортном сообщении порт Баутино, который специализируется как база поддержки морских нефтяных операций.

В настоящее время порты работают на пределе проектных мощностей. В этой связи в перспективе предполагается модернизация существующей инфраструктуры порта Актау, дальнейшее развитие порта Баутино и строительство порта Курык.

Аналогичные шаги направленные на увеличение портовых мощностей также принимаются прикаспийскими государствами. Азербайджан ведет работу по строительству нового нефтеналивного терминала в районе порта Баку, Россия также проводит работу по расширению производственной инфраструктуры портов Оля и Махачкала.



3 ЗАКОНОДАТЕЛЬНАЯ БАЗА В ОБЛАСТИ ТРАНСПОРТА

Нормативные статьи Гражданского кодекса составляют основу транспортного законодательства. В Главах 34 «Перевозка» и 35 «Транспортная экспедиция» закреплены основные положения по перевозкам, в том числе, определены понятия договоров перевозки грузов, пассажиров и багажа, экспедирования грузов, ответственности перевозчика, правил предъявления претензий и проведения юридических действий, взаимоотношений между сторонами и т.д.

Основополагающий закон «О транспорте в Республике Казахстан» был принят практически с переходом страны к рыночной экономике в 1994 году. Он определил основы правовой, экономической и организационной деятельности транспорта Республики Казахстан.

Специальное правовое регулирование транспортной деятельности по каждому виду транспорта получило регламентацию в базовых Законах :

- «О транспорте в Республике Казахстан » (1994 год);
- «Об использовании воздушного пространства и деятельности авиации» (2010 год);
- «О торговом мореплавании» (2002 год);
- «О железнодорожном транспорте » (2001 год);
- «О внутреннем водном транспорте» (2004 год);
- «Об автомобильном транспорте» (2003 год);
- «О лицензировании» (2007 год).

Названные законодательные акты устанавливают правовые, организационные и финансово-тарифные условия функционирования для каждого вида транспорта, определяют связи с государственными органами и потребителями услуг, закрепляют основы концептуально нового подхода к организации перевозок, с учетом новых свободных конкурентно-рыночных условий.

Строительство, эксплуатация и развитие автомобильных дорог, безопасность дорожного движения также регламентируется специальными законодательными актами – Законами «Об автомобильных дорогах» (2001 г.) и «О безопасности дорожного движения» (1996 г.).

Морское законодательство Республики Казахстан приближено к международным стандартам, страна является членом Международной морской организации и участником ее конвенций и протоколов: СОЛАС, Конвенции LL (о грузовой марке), Конвенции по обмеру судов, МППСС, МАРПОЛ 73/78, Конвенции о борьбе с незаконными актами, направленными против безопасности морского судоходства (SUA), Международной конвенции о подготовке и дипломировании моряков и несении вахты, Международной конвенции по безопасным контейнерам и Международной конвенции о гражданской ответственности за ущерб от загрязнения нефтью.

Транспортное законодательство Республики Казахстан в значительной степени базируется на транспортном законодательстве СССР и вобрало в себя все его основные положения. Это касается положений, связанных с заключением транспортных договоров, передачей подвижного состава, ответственностью перевозчика за утрату, недостачу, повреждение груза или багажа и т.д. Правовые нормы, заимствованные из советского законодательства, остаются неизменными в течение многих лет, несмотря на инициированные государством экономические реформы и последующие изменения.



Несмотря на то, что национальное законодательство, регулирующее деятельность транспорта в целом, имеет современный вид, его нестабильность, выражающаяся в постоянных изменениях и дополнениях в нормативных правовых актах, является результатом постоянного развития рыночной экономики в различных направлениях. Это открывает новые перспективы и возможности для бизнеса, и создает взаимоотношения, рождающие новые правовые требования. Изменчивость законодательства является также следствием проведения реформ.

Двусторонняя основа

Основной проблемой для транспортных операторов, выполняющих международные перевозки вдоль евроазиатских маршрутов, являются длительное время ожидания на пунктах пересечения границы, трудности в получении виз для профессиональных водителей, квоты на поездки и разрешения; необоснованные затраты, которые часто добавляются к транзитным налогам. Как правило, эти вопросы становятся предметом двухсторонних международных соглашений.

Казахстан является Договаривающейся Стороной значительного количества соглашений об автомобильном сообщении, в области железнодорожного, водного, воздушного транспорта и таможни. Действующие межправительственные Соглашения в области транспорта в целом сформировали необходимую правовую базу для повышения эффективности международных перевозок и создали благоприятные условия для их развития.

В Таблице 1 представлены основные нормативные документы, принятые в Республике Казахстан, по двустороннему сотрудничеству со странами-бенефициарами проекта «LOGMOS».

Таблица 1: Двусторонние соглашения со странами-бенефициарами «LOGMOS»

Страны	Области транспорта				Таможня
	Морские пути	Автодороги	Железные дороги	Общие вопросы	
Азербайджан	О морском торговом судоходстве 10.06.1997	О международных автомобильных перевозках 16.09.1996		Об основных принципах отношений в области транспорта 24.02.1993	О сотрудничестве в таможенных вопросах 03.02.1993
Армения		О международных автомобильных перевозках 06.11.2006			О сотрудничестве и взаимной помощи в таможенных вопросах 02.09.1999
Болгария					
Грузия		О международных	О координации железнодорожных перевозок	О порядке транзита 17.09.1996	Об основных принципах в области





Логистические процессы и морские магистрали II

		автомобильных перевозках 6.03.2007	01.06.1993		таможенного дела 01.06.1993
Кыргызстан		О международных автомобильных перевозках 26.10.1993 О транзитном перемещении автомобильным транспортом товаров через территорию Республики Казахстан 26.03.2004	Об особенностях правового регулирования деятельности предприятий, учреждений и организаций железнодорожного транспорта 08.04.1997 О регулировании тарифной политики на транспорте 07.08.1997		О сотрудничестве и взаимной помощи в таможенных вопросах 04.04.2000
Молдова		О международных автомобильных перевозках 15.07.1999			
Румыния		О международных автомобильных перевозках 22.11.2007			
Таджикистан		О международных автомобильных перевозках 04.05.2006			О сотрудничестве и взаимном признании таможенных документов и таможенных обеспечений 13.06.2000
Туркменистан	Об использовании портов для обработки и перевозки	О дорожном обслуживании 10.05.1992 О международных		Об общих принципах взаимоотношений в области транспорта и коммуникаций	О сотрудничестве и взаимной помощи в таможенных



Логистические процессы и морские магистрали II

	транзитных грузов 27.02.1997	ых автомобильных грузовых и пассажирских перевозках 27.02.1997		19.05.1993	вопросах 05.07.2001
Турция		О международных автомобильных перевозках 01.05.1992			О сотрудничестве и взаимной помощи в таможенных вопросах 22.05.2003
Узбекистан		О международных автомобильных перевозках 20.03.2006	О координации железнодорожных перевозок 02.06.1997	О транзитной перевозке пассажиров, грузов и багажа, обеспечении их сохранности и безопасности при следовании по автомобильным и железнодорожным магистралям РК и РУ 27.03.1998	О сотрудничестве в таможенных вопросах 31.10.1998
Украина		О международных автомобильных перевозках 22.03.1993	О координации деятельности железнодорожного транспорта 22.03.1993	Об общих принципах взаимоотношений в области транспорта 22.02.1993	О сотрудничестве в таможенных вопросах 17.09.1999 Об обмене данными таможенной статистики 06.06.2006

Паромное сообщение между Азербайджаном и Казахстаном возобновилось после подписания в апреле 2009 года межправительственного соглашения с участием портовых администраций, КАСПАР и национальных железнодорожных компаний обеих стран.

Многосторонняя основа

Вопросы международных перевозок также решаются с помощью подписания многосторонних конвенционных соглашений. В работу задействовано 120 международных соглашений и конвенций, регламентирующих различные аспекты транспортной деятельности. Почти половина из их общего числа - 55 - заключены под эгидой Европейской Экономической Комиссии ООН.





В целях обеспечения правовой основы наземных перевозок специальная резолюция 48\11 была принята по автомобильному и железнодорожному транспорту и ратифицирована в 1992 году. Государствам азиатского континента было рекомендовано присоединиться к семи базовым конвенциям и соглашениям:

- Конвенции о дорожных знаках и сигналах, 1968 год;
- Конвенции о дорожном движении, 1968 год;
- Международной конвенции о согласовании условий проведения контроля грузов на границах, 1982 год;
- Конвенции о договоре международной перевозки грузов (КДПГ), 1956 год;
- Таможенной конвенции о международной перевозке грузов с применением книжки МДП, 1975 год;
- Таможенной конвенции, касающейся контейнеров, 1972 год;
- Таможенной конвенции, касающейся временного ввоза дорожных перевозочных средств, служащих для коммерческих целей, 1956 год.

Казахстан присоединился ко всем конвенциям, за исключением Таможенной конвенции, касающаяся временного ввоза дорожных перевозочных средств, служащих для коммерческих целей (1956г.).

Таблица 2: Многосторонние соглашения со странами-бенефициарами «LOGMOS»

Страны-участницы	Название соглашения	Место и дата подписания
Казахстан, Кыргызстан, Таджикистан, Туркменистан, Узбекистан	Об основах правового сотрудничества в области транспорта	Бишкек, 23.04.1992
Казахстан, Кыргызстан, Таджикистан, Туркменистан, Узбекистан	О координации деятельности железнодорожного транспорта	Бишкек, 23.04.1992



4 НАЦИОНАЛЬНАЯ ПОЛИТИКА И ЗАКОНОДАТЕЛЬСТВО В СФЕРЕ ТОРГОВЛИ И ТРАНЗИТА

Стратегический план Министерства экономического развития и торговли Республики Казахстан на 2011 - 2015 годы имеет два стратегических направления, нацеленных на улучшение благосостояния населения и устойчивое развитие страны в долгосрочной перспективе.

Стратегическое направление 1 направлено на повышение конкурентоспособности страны и модернизацию национальной экономики:

Цель 1. Обеспечение увеличения экономики Казахстана к 2020 году более чем на треть в реальном выражении по отношению к уровню 2009 года

- Задача 1.1. Обеспечение развития экономики в пределах прогнозируемых параметров;
- Задача 1.2. Создание условий для развития предпринимательства;
- Задача 1.3. Развитие механизмов государственно-частного партнерства;
- Задача 1.4. Повышение эффективности внутренней торговли;
- Задача 1.5. Рационализация территориальной организации экономического потенциала и благоприятных условий жизнедеятельности населения.

Цель 2. Создание эффективной и оперативной системы продвижения и защиты экономических интересов республики путем интеграции в мировую экономическую систему торгово-экономическую систему:

- Задача 2.1. Завершение формирования Таможенного союза в рамках Евразийского экономического сообщества;
- Задача 2.2. Завершение формирования Единого экономического пространства Республики Беларусь, Республики Казахстан и Российской Федерации;
- Задача 2.3. Вступление во Всемирную торговую организацию;
- Задача 2.4. Позиционирование на международных рынках достижений Республики Казахстан.

Стратегическое направление 2 ориентировано на создание результативного государственного сектора

Цель 1. Внедрение новой модели государственного управления на принципах корпоративного управления, результативности, транспарентности и подотчетности обществу к 2015 году:

- Задача 1.1. Повышение качества оказания государственных услуг;
- Задача 1.2. Внедрение элементов, необходимых для полноценного функционирования системы государственного управления, ориентированного на результат.

С точки зрения устойчивого развития торговых связей, увеличения международных товаропотоков и средств транспортировки значительно возросло значение института транзита. Транзит становится объективным индикатором развития международного сотрудничества и экономического благополучия.



На международном уровне транзит регулируется несколькими специальными международными конвенциями, а именно:

- Барселонская Конвенция и Статут свободного транзита от 20 апреля 1921 года (Барселона), которая еще не была подписана Республикой Казахстан;
- Конвенция о транзитной торговле внутриконтинентальных государств, не имеющих выхода к морю от 8 июля 1965 года (Нью-Йорк), которая была ратифицирована Республикой Казахстан в 2007 г.

Международные таможенные нормы

Большое значение в деле регламентации транзитных перевозок имеют международные таможенные нормы, применение которых позволяет значительно сокращать время на таможенное оформление грузов на границе. Наиболее актуальными международными таможенными конвенциями, относящимся к транзитным перевозкам, являются:

- Международная конвенция по упрощению и гармонизации таможенных процедур - Киотская Конвенция 1974 года и ее новая редакция (Протокол изменений в Конвенцию совершен 26 июня 1999 г. в Брюсселе);
- Таможенная конвенция о международной перевозке грузов с применением книжки МДП (Конвенция МДП, 1975 год);
- Международная конвенция о согласовании условий проведения контроля грузов на границах (1982 год);
- Таможенная конвенция о карнете АТА для временного ввоза товаров (1961 год);
- Конвенция по временному ввозу (Стамбул, 1990 год).

Сегодня Казахстан является активным сторонником присоединения к международным правовым документам, разработанным не только под эгидой ЕЭК и ЭСКАТО ООН, но и других ведущих международных организаций, таких как ЮНКТАД, ОСЖД, ИМО, ИКАО и др.

Для упрощения процедур при пересечении границ и унификации транзитной документации, принципиально важным становится сближение национальных законодательств и нормативных предписаний на региональном уровне. в рамках СНГ, Таможенного союза, ЕврАзЭС и др.

Развитие отношений с государствами постсоветского пространства, в том числе многостороннее интеграционное взаимодействие с ними – главный приоритет внешнеполитического курса Казахстана.

Многосторонняя межправительственная основа

В связи с регулированием международных перевозок Республика Казахстан проявила особую заинтересованность к системе, созданной в рамках Европейской Конференции Министров Транспорта (ЕКМТ).

Как показал опыт ЕКМТ, деятельность межправительственной организации может способствовать продвижению установления общих правил деятельности, облегчает процесс принятия межправительственных решений и соответственно международной интеграции страны.



Логистические процессы и морские магистрали II

Присоединение к ЕКМТ в первую очередь позволит казахстанским перевозчикам на основе многосторонних разрешений ЕКМТ получить доступ к европейскому рынку грузовых международных перевозок. Кроме того, многосторонний характер разрешений будет способствовать организации перевозок, в том числе, упрощению процедур пересечения границ, а также оптимизации маршрута движения, что обеспечит снижение себестоимости автомобильных перевозок.

В 1998 году Казахстан подписал Основное многостороннее соглашение о международном транспорте по развитию коридора Европа-Кавказ-Азия, включая технические приложения по автомобильному и железнодорожному транспорту, коммерческому морскому судоходству, таможене и обмену документами, с оговоркой в отношении Статьи 4 «Льготные условия и тарифы» и Приложения 2, которое ограничивает Стороны в предоставлении льготных условий и тарифов:

- скидку до 50% к полным действующим тарифам на перевозку грузов по железной дороге, за исключением других льготных тарифов
- скидку до 50% для порожних вагонов.



5 ИНВЕСТИЦИИ В ТРАНСПОРТНО-ЛОГИСТИЧЕСКИЙ СЕКТОР КАЗАХСТАНА

Отбор и осуществление приоритетных инвестиционных проектов развития транспортной инфраструктуры необходимы для того, чтобы развивать транзитные перевозки и экономические связи с другими странами ТРАСЕКА. Также важно улучшить структуру транспортной сети и ее технический уровень, стоимостные и качественные показатели с надлежащим учетом природоохранных, социальных и других специальных требований.

Участки автомобильных и железных дорог Казахстана являются одновременно составными частями европейских и азиатских транспортных сетей. Их развитие должно одновременно отвечать и принципам эффективного формирования указанных сетей и установкам общеевропейской и евроазиатской транспортной политики, учитывать международные стандарты и нормативы. В соответствии с принципами рационального формирования транспортных сетей, меры по улучшению транспортной инфраструктуры должны:

- назначаться и рассматриваться в комплексе и на достаточно длительную перспективу;
- охватывать всю протяженность маршрутов;
- учитываться преимущества возможной концентрации перевозок и специализации отдельных звеньев транспортной инфраструктуры на выполнении определенных видов работ;
- уделяться интенсификации использования имеющейся инфраструктуры, в том числе за счет повышения ее технического оснащения и применения более совершенных технических средств, а также за счет устранения имеющихся «узких мест» и диспропорций;
- развивать инфраструктуры маршрутов назначаются, как правило, на основе сфер их рационального использования, накопленного опыта, имеющихся технико-экономических обоснований и проектных материалов.

Эти мероприятия должны быть скоординированы с национальными программами развития транспорта, реализуемыми в странах участницах ТРАСЕКА.

В соответствии с Программой по развитию транспортной инфраструктуры в Республике Казахстан на 2010 - 2014 годы, основными инвестиционными проектами в транспортной отрасли Казахстана определены:

- в автодорожной отрасли – 28 инвестиционных проектов;
- в железнодорожной отрасли – 6 инвестиционных проектов;
- на водном транспорте – 11 инвестиционных проектов.

В Таблице 3 представлен ряд транспортных проектов, также финансировавшихся в течение последних лет МФО, такими как АБР, ВБ, ЕБРР, ИБР и ЯАМС.



Таблица 3: Проекты, осуществляемые в Казахстане при поддержке МФО

Название проекта	Год утверждения	Подсектор	Общая стоимость проекта	Финансирование МФО
Проект автомобильных дорог «Восток – Запад» ЦАРЭС 1b	2012	Автомобильные дороги	1 256 млн. \$	1 068 млн. \$ (ВБ)
Кредит на повышение энергоэффективности КТЖ	2012	Железные дороги	396 млн. \$	140 млн. \$ (ЕБРР)
ЦАРЭС Коридор 2 Программа 1	2011	Автомобильные дороги	333 млн. \$	283 млн. \$ (АБР)
ЦАРЭС Коридор 1 (Проект обхода города Тараз)	2011	Автомобильные дороги	95 млн. \$	95 млн. \$ (АБР)
ЦАРЭС Коридор 1 Программа 4	2011	Автомобильные дороги	112 млн. \$	112 млн. \$ (АБР)
ТОО «Circle Maritime Invest»	2010	Морской транспорт	122 млн. \$	65 млн. \$ (ЕБРР)
ЦАРЭС Коридор 1 Программа 3	2010	Автомобильные дороги	281 млн. \$	173 млн. \$ (АБР) 68 млн. \$ (ЯМС)
Проект автомобильных дорог «Юг – Запад» ЦАРЭС 1b и 6b	2009	Автомобильные дороги	377 125 млн. \$	2 125 млн. \$ (ВБ)
ЦАРЭС Коридор 1 Программа 2	2009	Автомобильные дороги	425 млн. \$	187 млн. \$ (АБР) 170 млн. \$ (ИБР)
ЦАРЭС Коридор 1 Программа 1	2008	Автомобильные дороги	400 млн. \$	340 млн. \$ (АБР)
Проект автомобильных дорог «Юг – Запад»	2008	Автомобильные дороги	207 млн. \$	180 млн. \$ (ЕБРР)
Проект реабилитации автомобильных дорог	2004	Автомобильные дороги	77 млн. \$	50 млн. \$ (АБР)
Реструктуризация дорожного сектора	2003	Автомобильные дороги	246 млн. \$	119 млн. \$ (ЕБРР)
Проект реабилитации сети автомобильных дорог Западного Казахстана	2000	Железные дороги	16 539 млн. ¥	16 539 млн. ¥ (ЯМС)



6 СТРАТЕГИЧЕСКИЕ ЗАДАЧИ

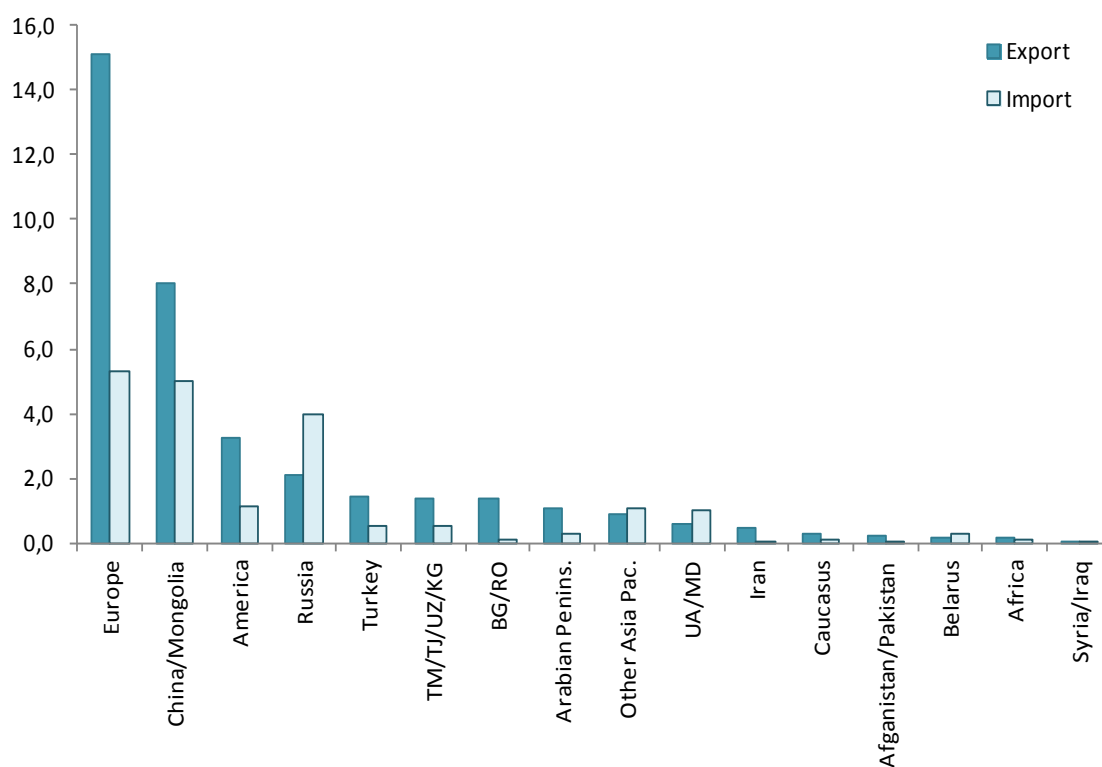
6.1 Задачи рынка

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

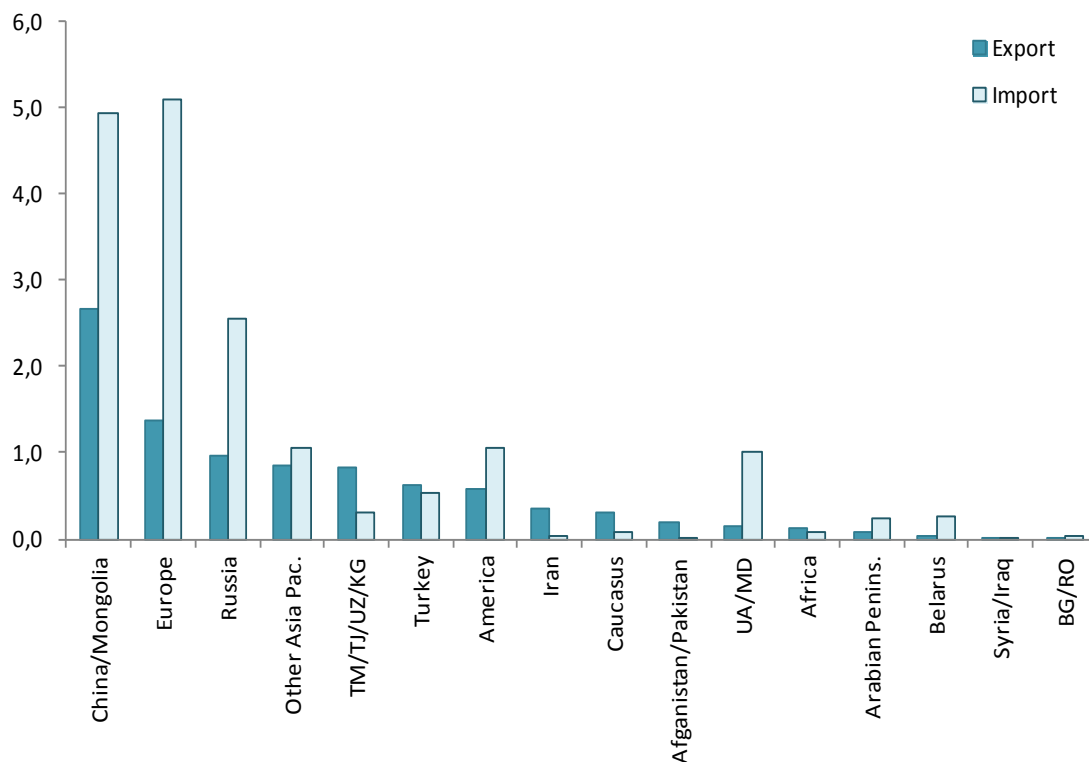


Источник: Расчеты, основанные на данных Eurostat и UN Comtrade

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 ы всего	Кроме минерального топлива и руд		Кроме минеральног о 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

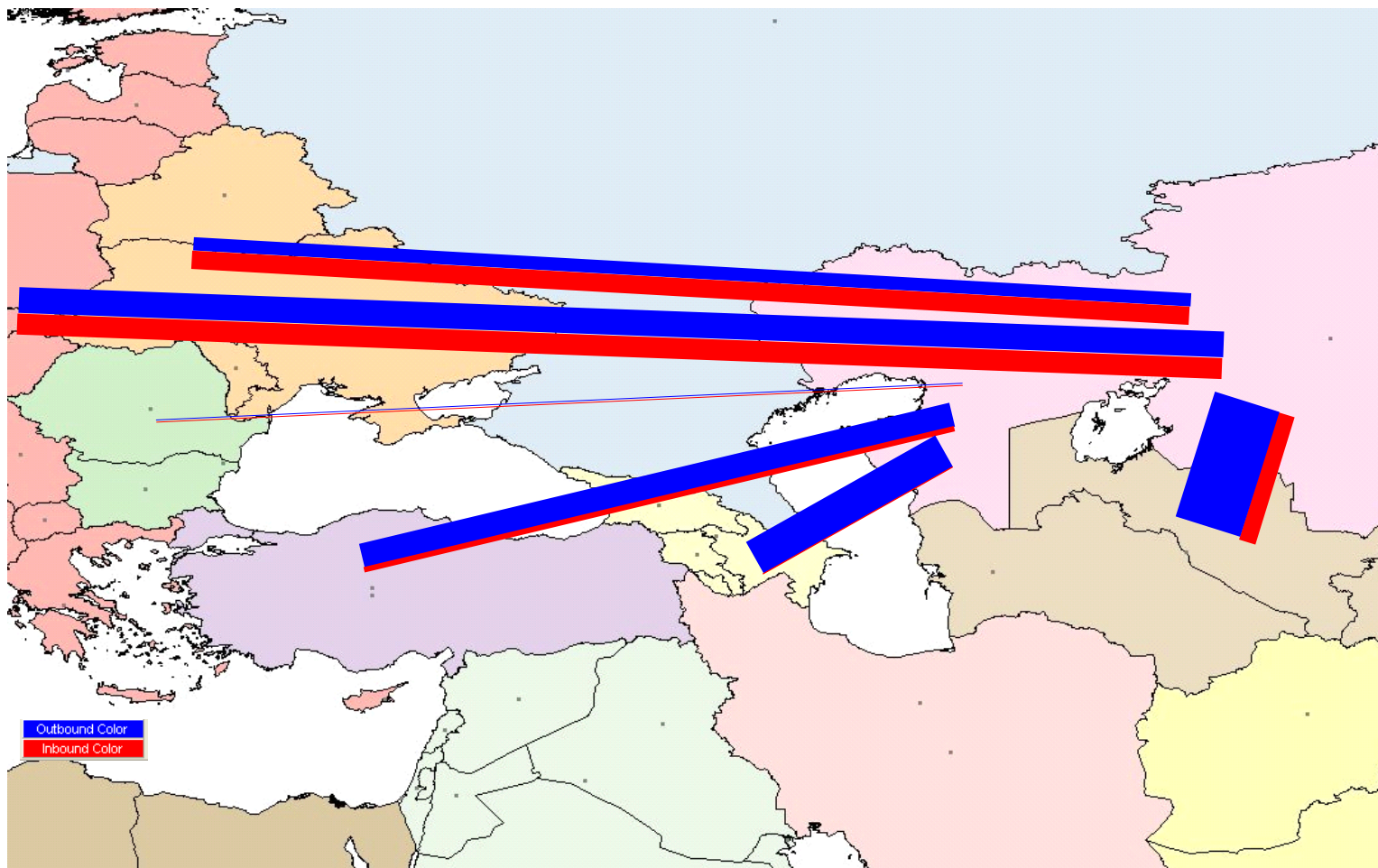
В целом, потенциально значимый для «LOGMOS» товарооборот Казахстана с Европой и другими странами региона ТРАСЕКА является несбалансированным (см. Иллюстрацию 4). Исходя из этого, возникают сомнения в отношении того, что предполагаемый потенциал торгового обмена между Республикой Казахстан и другими странами 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) :

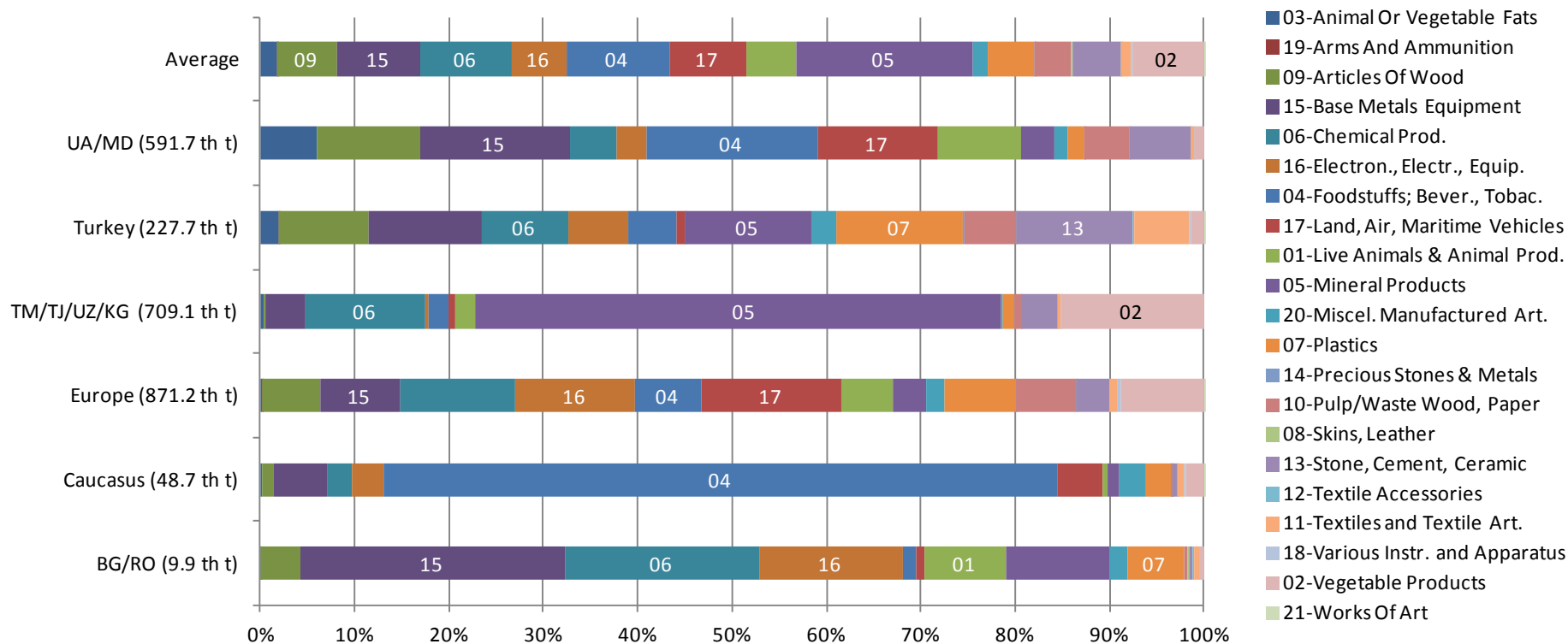
- продукты растительного происхождения. Эта категория включает в себя злаки, которые являются одним из основных частично пригодных для контейнеризации товаров, экспортируемых Казахстаном не только в страны ТРАСЕКА, но и по всему миру;
- цветные металлы и оборудование, а именно, продукция из железа и 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

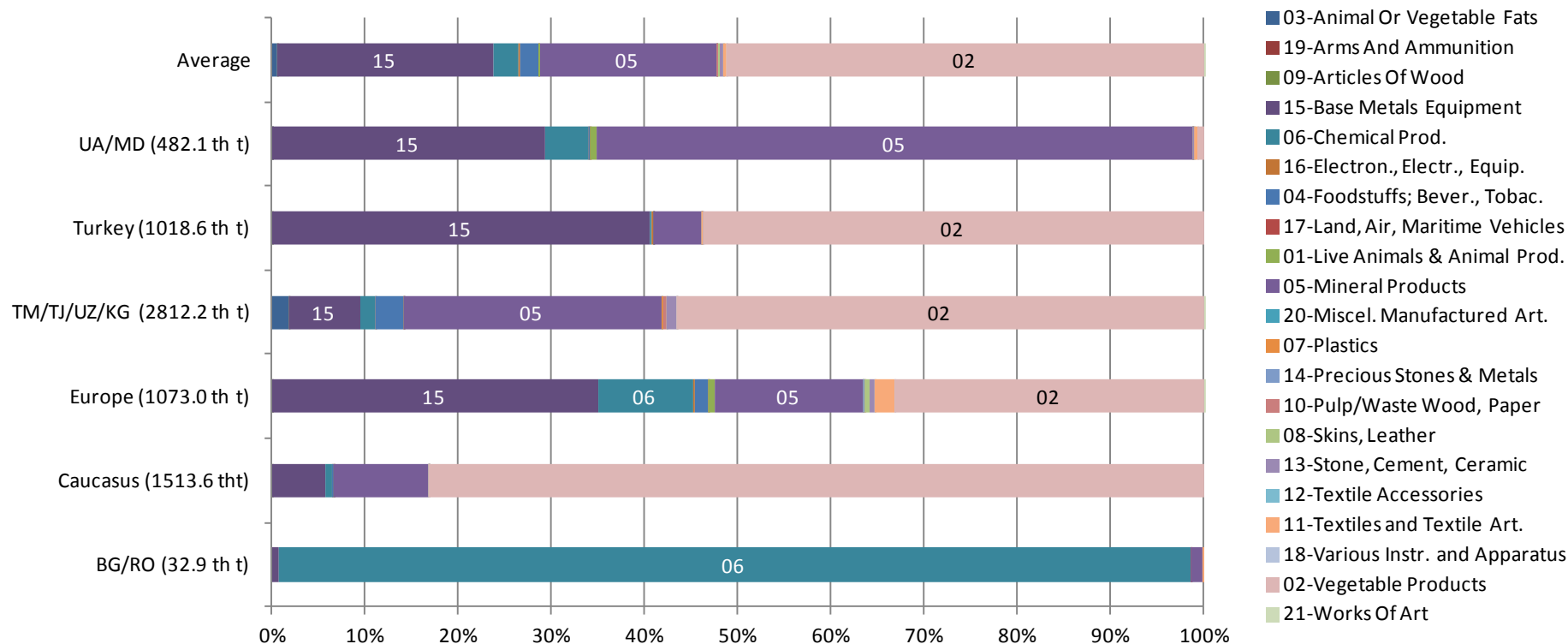
Источник : Расчеты, основанные на данных Eurostat и UN Comtrade





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.

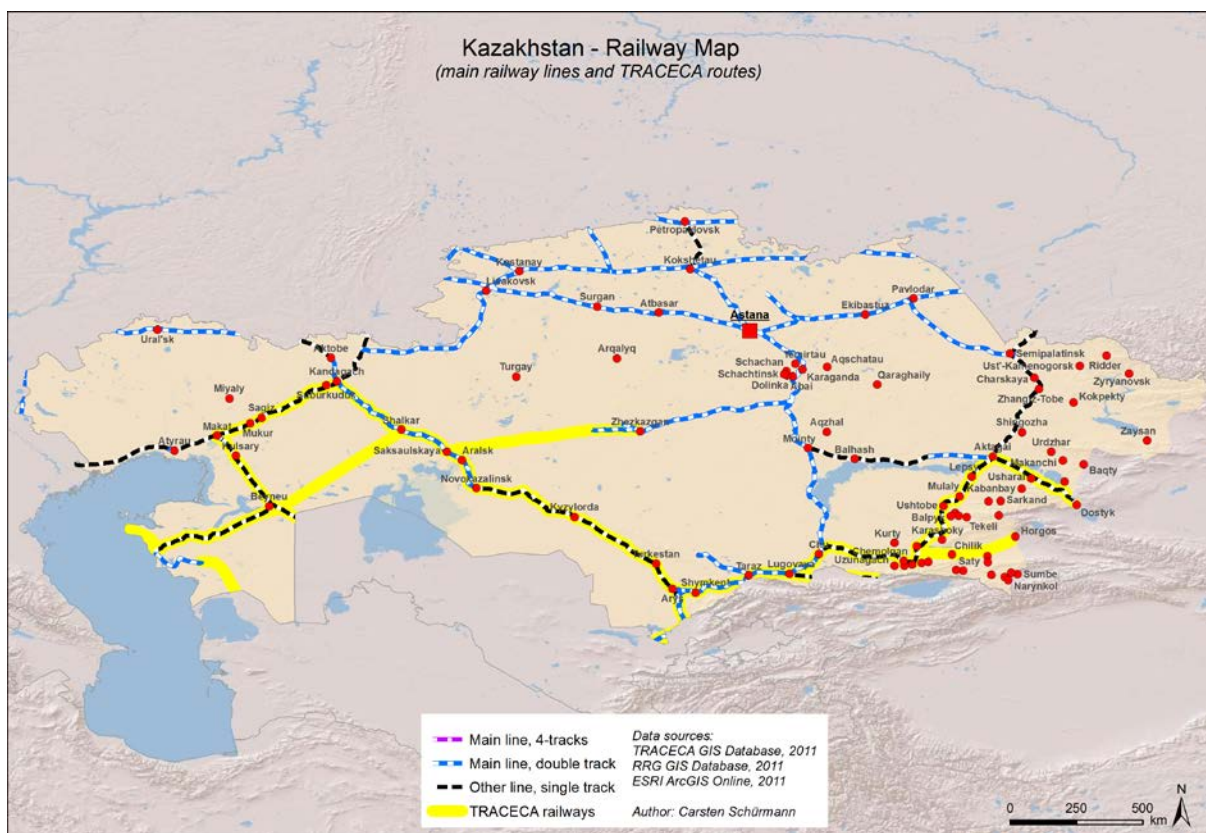
Казахстан имеет национальную судоходную компанию - «Казмортрансфлот» (КМТФ), которая в настоящее время, в основном, работает с нефтеналивными танкерами на Каспии и в открытом море. Она планирует приобрести новые танкеры, а также два сухогрузных балкера дедвейтом 5000-7000 тонн. Учитывая вероятное снижение 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.

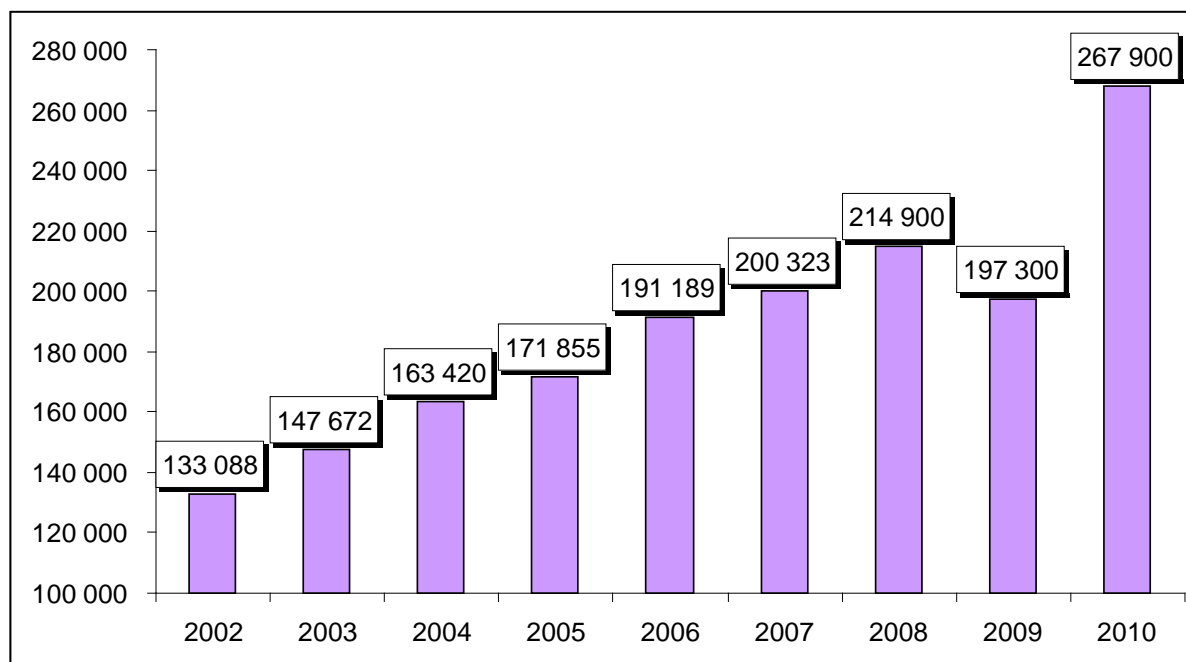
В целях придания большей последовательности национальной сети за последние десять лет было построено много новых участков; это было сделано для того, чтобы внутренние перевозки не проходили через территорию соседних государств.

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 забюрократизированных государственных ведомствах;
- отсутствие средств информационных технологий или же их низкий уровень;
- вопросы последовательности действий.

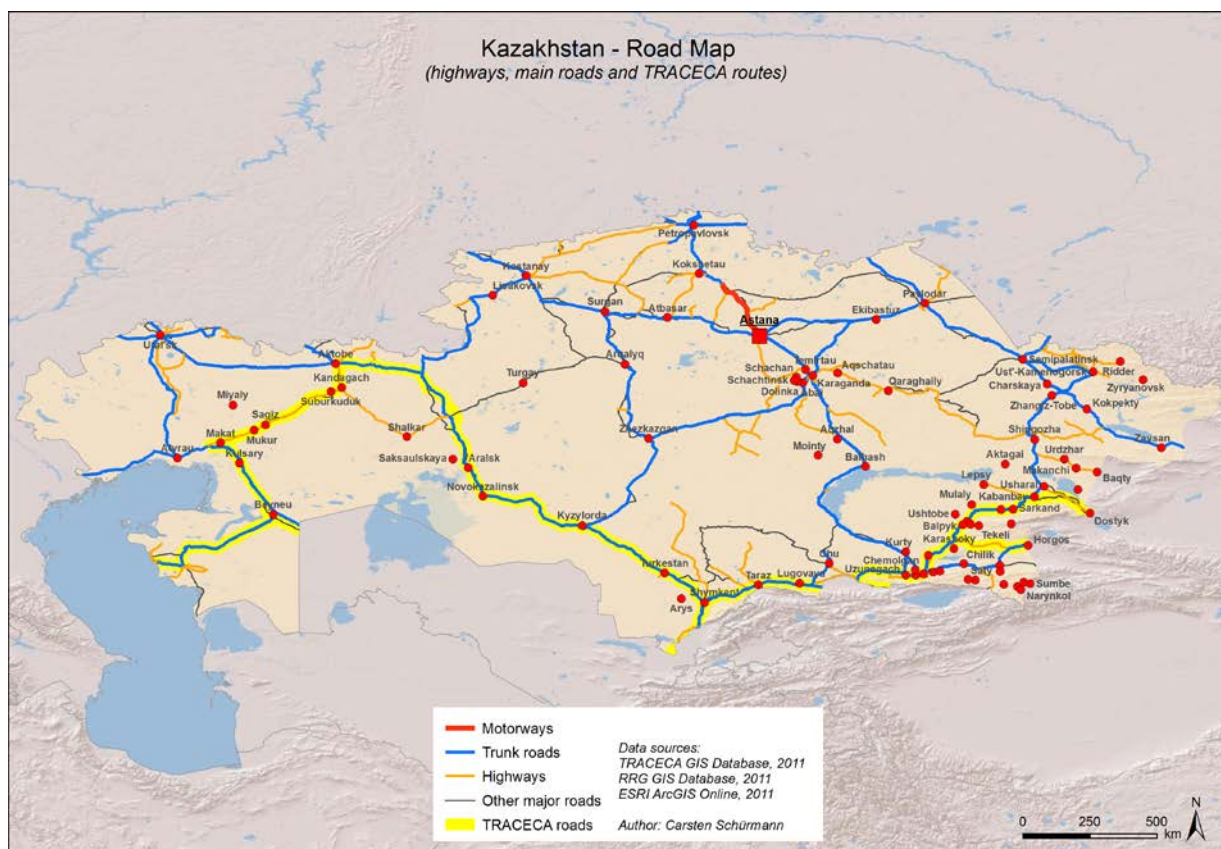
Кроме того, правила часто непонятны или же просто не существуют (например, схема погашения долговых обязательств, связанных с таможенными инспекциями, убытки или недостача во время проведения таких операций).

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 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/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



7 ПИЛОТНЫЕ-ПРОЕКТЫ, ОТОБРАННЫЕ В РАМКАХ ПРОЕКТОВ ММ I И МЛЦ

В целях соответствия задачам дальнейшего продвижения проектов ММ и МЛЦ, в рамках этих двух проектов ТРАСЕКА была проведена предварительная экспертиза потенциальных пилотных проектов на основе многокритериального анализа, что позволило сузить их перечень.

В перечень отобранных пилотных проектов вошли следующие проекты:

Таблица 12: Отобранные пилотные проекты в Казахстане

Пилотный проект	Предлагаемые услуги	Непосредственно вовлеченные страны	Соответствующий проект ТРАСЕКА
Морские перевозки Баку – Актау	Совершенствование существующих железнодорожных / Ро-Ро / интермодальных контейнерных перевозок	Азербайджан Казахстан	Проект ММ
МЛЦ порта Актау	Международный центр логистики в порте Актау	Казахстан	Проект МЛЦ

В рамках реализации первого этапа проектов ММ и МЛЦ были выполнены технико-экономические обоснования указанных выше 2 пилотных проектов. Краткие описания этих проектов можно найти по ссылке: [LOGMOS pilot projects KAZ.doc](#).