

ENPI 2011 / 264 459

Логистические процессы и морские магистрали II

Обзор страны

ТАДЖИКИСТАН

Апрель 2013 г.



Проект финансируется
Европейским Союзом



Проект осуществляется
Egis International / Dornier Consulting



СОДЕРЖАНИЕ

1	ВВЕДЕНИЕ	4
2	НАЦИОНАЛЬНАЯ ТРАНСПОРТНАЯ ПОЛИТИКА	5
3	ЗАКОНОДАТЕЛЬНАЯ БАЗА В ОБЛАСТИ ТРАНСПОРТА	7
4	НАЦИОНАЛЬНАЯ ПОЛИТИКА И ЗАКОНОДАТЕЛЬСТВО В СФЕРЕ ТОРГОВЛИ И ТРАНЗИТА	10
5	ИНВЕСТИЦИИ В ТРАНСПОРТНО-ЛОГИСТИЧЕСКИЙ СЕКТОР ТАДЖИКИСТАНА	13
6	СТРАТЕГИЧЕСКИЕ ЗАДАЧИ	14
6.1	Задачи рынка.....	14
6.1.1	Национальная торговля: экспорт и импорт	14
6.1.2	Торговые партнеры в регионе ТРАСЕКА	18
6.2	Задачи мультимодальных перевозок на базе морского транспорта.....	23
6.2.1	Система портов и морские линии	23
6.2.2	Наземные перевозки: железнодорожный транспорт	24
6.2.3	Наземные перевозки: автомобильный транспорт	26
6.3	Упрощение торговли и транзита	28
6.3.1	Общий обзор	28
6.3.2	SWOT анализ.....	30
7	ПИЛОТНЫЕ ПРОЕКТЫ, ОТОБРАННЫЕ В РАМКАХ ПРОЕКТОВ ММ I И МЛЦ	32

ПЕРЕЧЕНЬ ТАБЛИЦ

Таблица 1:	Двусторонние соглашения со странами-бенефициарами «LOGMOS»	8
Таблица 2:	Двусторонние соглашения с соседними странами не бенефициарами «LOGMOS»	9
Таблица 3:	Многосторонние соглашения со странами-бенефициарами «LOGMOS»	9
Таблица 4:	Проекты, осуществляемые в Таджикистане при поддержке МФУ	13
Таблица 5:	Распределение торговых партнеров Таджикистана	15
Таблица 6:	Торговый потенциал Таджикистана со странами ТРАСЕКА и Европой	16
Таблица 7:	Потенциал торговли с регионом ТРАСЕКА – Товарная структура импорта в Таджикистан.....	20
Таблица 8:	Потенциал торговли с регионом ТРАСЕКА – Товарная структура экспорта из Таджикистана.....	22
Таблица 9:	Основные параметры сети железных дорог Таджикистана	24
Таблица 10:	Трассы азиатских автомагистралей на территории Таджикистана	27
Таблица 10:	SWOT анализ процедур торговли и транзита.....	30
Таблица 11:	Отобранные пилотные проекты в Таджикистане	32

ПЕРЕЧЕНЬ ИЛЛЮСТРАЦИЙ

Иллюстрация 1:	Общая карта Таджикистана	3
Иллюстрация 2:	Торговые партнеры Таджикистана, 2010 г., млрд евро.....	14
Иллюстрация 3:	Торговые партнеры Таджикистана, торговый потенциал	15
Иллюстрация 4:	Торговый потенциал Таджикистана со странами ТРАСЕКА и Европой	17
Иллюстрация 5:	Потенциал торговли с регионом ТРАСЕКА – Товарная структура импорта в Таджикистан.....	19
Иллюстрация 6:	Потенциал торговли с регионом ТРАСЕКА – Товарная структура экспорта из Таджикистана.....	21
Иллюстрация 7:	Железнодорожная карта Таджикистана	24
Иллюстрация 8:	Автомобильная карта Таджикистана	26



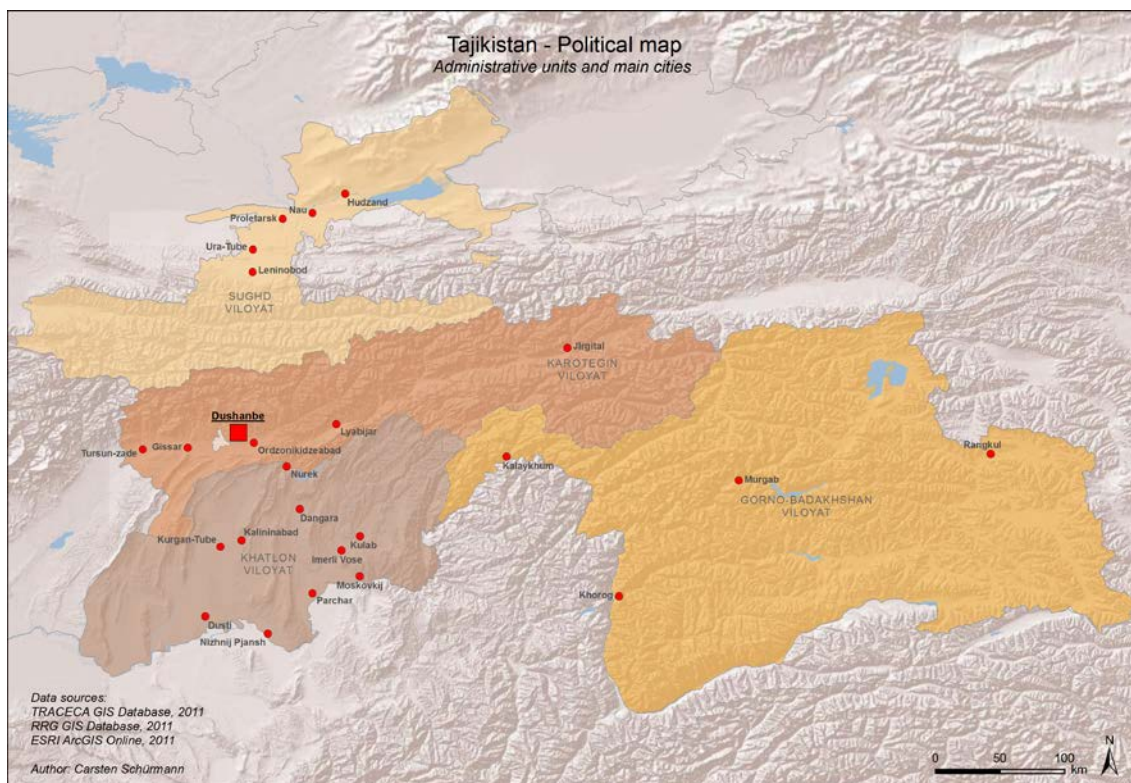
СПИСОК АББРЕВИАТУР

LOGMOS	Логистические процессы и морские магистрали
UN	Организация Объединенных Наций (ООН)
АБР	Азиатский банк развития
ЕБРР	Европейский банк реконструкции и развития
ЕврАзЭС	Евразийское экономическое сообщество
ЕЭК ООН	Европейская экономическая комиссия ООН
ИБР	Исламский банк развития
МЛЦ	Международный логистический центр
ММ	Морские магистрали
ОМС	Основное многостороннее соглашение
ОПЭК	Организация стран – экспортеров нефти
ОСЖД	Организация сотрудничества железных дорог
ОЭС	Организация экономического сотрудничества
СНГ	Содружество Независимых Государств
ТАСИС	Техническая помощь Содружеству Независимых Государств
ТРАСЕКА	Транспортный коридор Европа-Кавказ-Азия
ЦАРЭС	Программа Центральноазиатского регионального экономического сотрудничества
ШОС	Шанхайская организация сотрудничества
ЭОД	Электронный обмен данными
ЭСКАТО ООН	Экономическая и социальная комиссия для Азии и Тихого океана ООН
ЯАМС	Японское агентство международного сотрудничества





Иллюстрация 1: Общая карта Таджикистана



Источник: ТРАСЕКА (2011)



1 ВВЕДЕНИЕ

Республика Таджикистан – это горная страна на юго-востоке Центральной Азии, которая граничит с Кыргызстаном на севере, Узбекистаном на западе, Афганистаном на юге и Китайской Народной Республикой на востоке.

Таджикистан не имеет выхода к морю и в отношении выхода на мировой рынок зависит от международных автомобильных и железнодорожных перевозок. Таджикистан расположен в самом сердце крупных транспортных коридоров, соединяющих между собой страны СНГ, Китай, Пакистан, Афганистан и Индию.

Транспортный сектор включает в себя железнодорожный, автомобильный и воздушный транспорт. Поскольку горы покрывают 93% территории Республики Таджикистан, автомобильный транспорт жизненно важен для существования и развития национальной экономики. Транспортная сеть Таджикистана сформировалась в 1960 – 1980-х гг. Она развивалась на основе регионального плана развития транспорта СССР. После распада СССР сеть автомобильных дорог обслуживалась плохо и не получала достаточного объема инвестиций.

Сотрудничество в рамках ТРАСЕКА

Таджикистан 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 перевозок¹.

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

После создания Межправительственной Комиссии и Постоянного Секретариата ТРАСЕКА в 2000 году в Таджикистане была создана Национальная комиссия ТРАСЕКА, возглавляемая Национальным секретарем.

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

¹ Приложение 3 к Отчету о ходе осуществления проекта II «Обзорное исследование правовых основ», проведенное в рамках проекта «LOGMOS», можно скачать по ссылке: [Отчет о ходе осуществления проекта II, Приложение 3 – Обзорное исследование правовых основ](#)





2 НАЦИОНАЛЬНАЯ ТРАНСПОРТНАЯ ПОЛИТИКА

Национальный генеральный план развития транспортного сектора на период до 2025 года был принят 1 апреля 2011 года.

Будучи первым документом такого рода в Таджикистане, он нацелен на включение транспортного сектора в Национальную стратегию развития на период до 2015 года. Карт отдельных дорог план не содержит. С целью формирования видения направлений развития транспорта на долгосрочную перспективу в этом документе приняты во внимание две центральноазиатские региональные стратегии развития транспорта:

- транспортные коридоры ЦАРЭС, описанные в Стратегии содействия транспорту и торговле на 2010 – 2018 годы Программы ЦАРЭС;
- проекты Экономической и социальной комиссии ООН по Азии и Тихому океану (ЮНЕСКАП): Трансазиатская железная дорога и Азиатская сеть автомагистралей.

Что же касается проекта «LOGMOS», то цели Национального генерального плана развития транспорта на период до 2025 года таковы:

- развитие инфраструктуры всех видов транспорта;
- укрепление позиций Таджикистана как транзитной страны между Центральной Азией, Китаем и Индийским субконтинентом;
- формирование надлежащих условий для обеспечения свободной конкуренции между участниками международного и национального рынков транспортных услуг.

Стратегия, разработанная на основе Национального генерального плана развития транспортного сектора, предусматривает приоритетные мероприятия в сфере автомобильного и железнодорожного транспорта. Характер местности в Таджикистане (93% территории занято горами) закрепляет за автомобильным транспортом ключевую роль в обеспечении связи между всеми регионами страны. Именно поэтому основные объемы инвестиций выделены на автомобильный транспорт. Речь идет об инвестициях:

- в приобретение нового подвижного состава автомобильного транспорта;
- в строительство и реконструкцию дорог;
- в строительство и реконструкцию мостов и туннелей;
- в строительство международных логистических центров в Вахдате, Худжанде и Нижнем Пяндже.

Генеральный план предусматривает также значительные инвестиции в железные дороги. Долгосрочная цель заключается в объединении трех независимых сегментов существующей сети для повышения пропускной способности международного транзита по железным дорогам.

С целью содействия развитию транспортного сектора Таджикистан вступил в такие международные и региональные организации, как:

- Центральноазиатская региональная программа экономического сотрудничества (ЦАРЭС);
- Содружество независимых государств (СНГ);
- Организация экономического сотрудничества (ЭКО);



Логистические процессы и морские магистрали II

- Евразийское экономическое сообщество (ЕвразЭС);
- Шанхайская организация сотрудничества (ШОС);
- Организация сотрудничества железных дорог (ОСЖД);
- Европейская экономическая комиссия Организации Объединенных Наций (ЕЭК ООН);
- Экономическая и социальная комиссия ООН по Азии и Тихому океану (ЮНЕСКАП).





3 ЗАКОНОДАТЕЛЬНАЯ БАЗА В ОБЛАСТИ ТРАНСПОРТА

Министерство транспорта является органом исполнительной власти, отвечающим за регулирование транспортного сектора. Формирование правовой базы Таджикистана в сфере транспорта продолжается и она до сих пор нуждается в совершенствовании с целью обеспечения соответствия международным стандартам.

Закон «О транспорте», который был принят в 1997 году с изменениями, внесенными в 2000 году, является основным законодательным документом, регулирующим организацию транспортной деятельности в Таджикистане. Отдельных законов об автомобильном или железнодорожном транспорте в стране нет.

По состоянию на 2012 года, Республика Таджикистан ратифицировала следующие конвенции ЕЭК ООН:

- Конвенция о дорожном движении, от 8 ноября 1968;
- Конвенция о дорожных знаках и сигналах, от 8 ноября 1968;
- Соглашение о принятии единообразных технических предписаний для колесных транспортных средств, предметов оборудования и частей, которые могут быть установлены и (или) использованы на колесных транспортных средствах 1998 года;
- Конвенция о договоре международной дорожной перевозки грузов (КДПГ), от 19 мая 1956;
- Таможенная конвенция о международной перевозке грузов с применением книжки МДП (TIR Convention), от 14 ноября 1975;
- Международная Конвенция о согласовании условий проведения контроля грузов на границах, от 21 октября 1982; Европейское соглашение, касающееся работы экипажей транспортных средств, производящих международные автомобильные перевозки (ЕСТР) 1970 года;
- Конвенцию по гармонизации пограничного контроля товаров 1982 года;
- Европейское Соглашение о международной дорожной перевозке опасных грузов (ДОПОГ) 1957 года;
- Соглашение о международных перевозках скоропортящихся пищевых продуктов (СПС) 1970 года.

Таджикистан, являющийся членом Всемирной таможенной организации, ратифицировал также Международную конвенцию об упрощении и гармонизации таможенных процедур (Киотскую конвенцию 1999 года).

В начале 2011 года Республика Таджикистан ратифицировала Соглашение о трансграничных перевозках (СТП), подписанное с Республикой Кыргызстан в рамках программы ЦАРЭС. Оно обеспечивает ускорение пересечения границы гражданами, транспортными средствами и товарами за счет оптимизации таможенных проверок и смягчения требований к передаче партий товаров между транспортными средствами. В августе 2011 года к этому соглашению присоединился Афганистан.

Таджикистан подписал двусторонние соглашения со странами ТРАСЕКА. Список этих соглашений представлен в таблице ниже:



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

Страны	Области транспорта				Таможня
	Морские пути	Автодороги	Железные дороги	Общие вопросы	
Азербайджан		О международных автомобильных перевозках 15.03.2007			
Армения					О сотрудничестве и взаимной помощи в таможенных вопросах 08.06.1995
Болгария					
Грузия					
Казахстан		О международных автомобильных перевозках 04.05.2006			О сотрудничестве и взаимном признании таможенных документов и таможенных обеспечений 13.06.2000
Кыргызстан		О международных автомобильных перевозках 12.07.1996 О транзитном перемещении автомобильным транспортом товаров 22.07.2005			
Молдова					
Румыния					
Туркменистан					
Турция		О международных автомобильных перевозках 06.05.1996			





Логистические процессы и морские магистрали II

Узбекистан					
Украина		О международных автомобильных перевозках пассажиров и грузов 16.12.2005		О сотрудничестве в области энергетики, промышленного производства, транспорта и строительства 25.04.2002	О сотрудничестве в таможенных вопросах 06.07.2001

Двусторонние соглашения были подписаны также с соседними странами – Китаем и Афганистаном, не входящими в коридор ТРАСЕКА.

Таблица 2: Двусторонние соглашения с соседними странами не бенефициарами «LOGMOS»

Страны	Области транспорта			Таможня
	Автодороги	Железные дороги	Общие вопросы	
Афганистан			О транспорте и транзитных перевозках грузов и пассажиров 28.04.2005	
Китай	О международных автомобильных сообщениях 2008			О сотрудничестве и взаимной помощи в таможенных вопросах 2003

Помимо двусторонних соглашений Таджикистан подписал следующие многосторонние соглашения со странами-участницами проекта «LOGMOS».

Таблица 3: 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

Национальное законодательство Таджикистана в сфере торговли и транзита развивается в направлении упрощения торговли с соседними странами и обеспечения соблюдения международных стандартов.

Основным органом государственного регулирования в этой сфере является Таможенная служба при Правительстве Республики Таджикистан. Она обеспечивает применение таможенного законодательства и достижение целей Республики Таджикистан в таможенной сфере.

Основным документом в таможенной сфере является Таможенный кодекс Республики Таджикистан, вступивший в силу 1 января 2007 года. Изменения и дополнения в Таможенный кодекс вносятся Парламентом, который также отвечает за его толкование.

Согласно пункту 1 статьи 347 в стране взимаются следующие таможенные сборы:

- таможенный сбор за таможенное оформление;
- таможенный сбор за таможенное сопровождение;
- таможенный сбор за хранение товаров на таможенных складах;
- таможенный сбор за оформление квалификационного свидетельства специалиста по таможенному оформлению.

Ставки таможенных сборов на товары, ввозимые в Республику Таджикистан, установлены Постановлением Правительства «О таможенном тарифе Республики Таджикистан» от 25 октября 2003 г. № 450 и составляют в зависимости от вида товаров 0%, 2,5%, 5%, 7%, 10% или 15%.

Согласно пункту 3.6 статьи 345 Таможенного кодекса некоторые товары освобождены от таможенных сборов. Таможенные сборы не взимаются при импорте:

- товаров в виде гуманитарной помощи и товаров, бесплатно переданных государственным органам Республики Таджикистан;
- товаров, предназначенных для реализации целевых проектов, утвержденных Правительством Республики Таджикистан, за счет грантов или кредитных средств, предоставленных юридическими или физическими лицами, иностранными государствами, правительствами иностранных государств или международными организациями.

В Республике Таджикистан утверждена Концепция развития таможенного дела, нацеленная на модернизацию таможенного регулирования и обеспечение соблюдения международных стандартов. Пятилетняя программа развития включает в себя:

- Фазу I (2009-2012 гг.), на которой предусматривается дальнейшая гармонизация национального законодательства с общепринятыми таможенными стандартами с целью формирования основы для развития полноценной таможенной инфраструктуры и внедрения Единой автоматизированной информационной системы таможенной службы Таджикистана.
- Фазу II (2012-2014 гг.), на которой предусматривается завершение строительства и модернизации таможенных пунктов внутри страны и на границе, а также создание полноценной таможенной инфраструктуры, соответствующей международным стандартам.



Начиная с 1 января 2010 года в Таджикистане был внедрен новый формат грузовой таможенной декларации и транзитной декларации, соответствующий формату Единого административного документа (ЕАД) ЕС; этот основной таможенный документ представляет собой единый набор форм грузовой таможенной декларации и транзитной декларации, применяемый вместо использовавшихся ранее отдельных форм ГТД и транзитной декларации. Республика Таджикистан имеет 25 пунктов пересечения границы (17 на границе с Узбекистаном, 5 – с Кыргызстаном, 2 – с Афганистаном, 1 – с Китаем). Пропуск транзитного грузового транспорта осуществляется лишь в 12-ти пунктах пересечения границы.

Развитие таможенного регулирования осуществляется также на международном уровне. Помимо ряда двусторонних соглашений, заключенных с соседними странами (см. Таблицу 1 выше), Республика Таджикистан является членом нескольких региональных организаций и участником ряда программ развития, направленных на содействие торговле за счет совершенствования таможенных правил и инфраструктуры.

Республика Таджикистан является государством-членом Евразийского экономического сообщества (ЕвразЭС), в рамках которого действует режим свободной торговли и применяется нулевая ставка импортной таможенной пошлины. Членами этой организации являются такие страны, как Российская Федерация, Республика Казахстан, Республика Беларусь, Кыргызская Республика и Республика Узбекистан.

Кроме того, Таджикистан принимает участие в региональной программе содействия торговле ЦАРЭС (АБР), в рамках которой осуществляется Общий план действий по гармонизации и упрощению таможенных процедур и документации. План затрагивает также следующие вопросы:

- развитие пограничных пунктов и объектов;
- развитие упрощенных систем транзита;
- консолидация данных, обмен информацией, развитие информационно-коммуникационных технологий в таможенной сфере;
- развитие риск-менеджмента и проведение проверок после таможенного оформления;
- разработка региональной информационной системы;
- развитие потенциала региональных таможенных организаций.

В рамках Организации экономического сотрудничества (ЭКО), в которую входят Афганистан, Азербайджан, Иран, Казахстан, Кыргызстан, Пакистан, Таджикистан, Туркменистан, Турция и Узбекистан, в мае 1998 года в Алматы было подписано Рамочное соглашение о транзите. Основные задачи этого документа таковы:

- упрощение движения товаров, багажа и пассажиров по территориям Договаривающихся Сторон и предоставление в распоряжение транзитного транспорта все необходимые объекты, предусмотренные положениями Соглашения;
- обеспечение безопасности товаров, багажа и пассажиров и избежание ненужных задержек во время транзита через территории Договаривающихся Сторон;
- сотрудничество между Договаривающимися Сторонами и координация их усилий, направленные на сокращение распространенности таможенных нарушений и уклонения от налогообложения и гармонизацию необходимых административных мер в сфере транзитных перевозок.



Кроме того, Республика Таджикистан ратифицировала несколько конвенций ЕЭК ООН по таможенным вопросам:

- Таможенную конвенцию о международной перевозке грузов с применением книжки МДП (присоединился 11 сентября 1996 года);
- Конвенция о договоре международной перевозки грузов автомобильным транспортом (КДПГ, 1956).

В последние годы Республика Таджикистан проявляла заинтересованность в присоединении к Таможенному союзу, в который входят Российская Федерация, Республика Беларусь и Республика Казахстан. Долгосрочные цели этого союза таковы:

- создание единого таможенного пространства;
- устранение таможенных барьеров и таможенных сборов;
- введение общей валюты в государствах-членах;
- совместное вступление членом таможенного союза в ВТО.

В настоящее время Республика Таджикистан осуществляет подготовку к вступлению в союз, но его членство зависит от вступления в союз Кыргызской Республики, так как таможенный союз требует наличия общей границы на суше между своими членами.



5 ИНВЕСТИЦИИ В ТРАНСПОРТНО-ЛОГИСТИЧЕСКИЙ СЕКТОР ТАДЖИКИСТАНА

Инвестиции в транспортно-логистический сектор Таджикистана были реализованы благодаря финансированию Правительстве Республики Таджикистан, азиатских МФО, таких как Азиатский банк развития (АБР), Исламский банк развития (ИБР) и Японское агентство международного сотрудничества (ЯАМС).

Таблица 4: Проекты, осуществляемые в Таджикистане при поддержке МФУ

Название проекта	Год утверждения	Подсектор	Общая стоимость проекта	Финансирование МФУ
Проект модернизации Коридора ЦАРЭС III (Душанбе – граница с Узбекистаном)	2011	Автодороги	166 млн \$	120 млн \$ (АБР) 35 млн \$ (ЕБРР) 11,2 млн \$ (РТ)
Проект реконструкции дороги Душанбе – граница с Кыргызстаном, Фазы I, II	2009	Автодороги	91,6 млн \$	65 млн \$ (АБР) 17,1 млн \$ (РТ) 9,5 млн \$ (ОПЕК)
Проект модернизации регионального автотранспортного коридора ЦАРЭС (таджикостанский компонент)	2007	Автодороги	76,5 млн \$	53,4 млн \$ (АБР)
Проект развития технического обслуживания автомобильных дорог	2007	Автодороги	6 млн \$	4 млн \$ (ЕБРР) 2,675 млн \$ (РТ)
Проект модернизации автомобильной дороги Дусты – Нижний Пяндж	2006	Автодороги	4,5 млн \$	4,5 млн \$ (ЯАМС)
Строительство автомагистрали Мургаб – перевал Кульма	2000	Автодороги	13,98 млн \$	9,725 млн \$ (ИБР) 4,255 млн \$ (РТ)



6 СТРАТЕГИЧЕСКИЕ ЗАДАЧИ

6.1 Задачи рынка

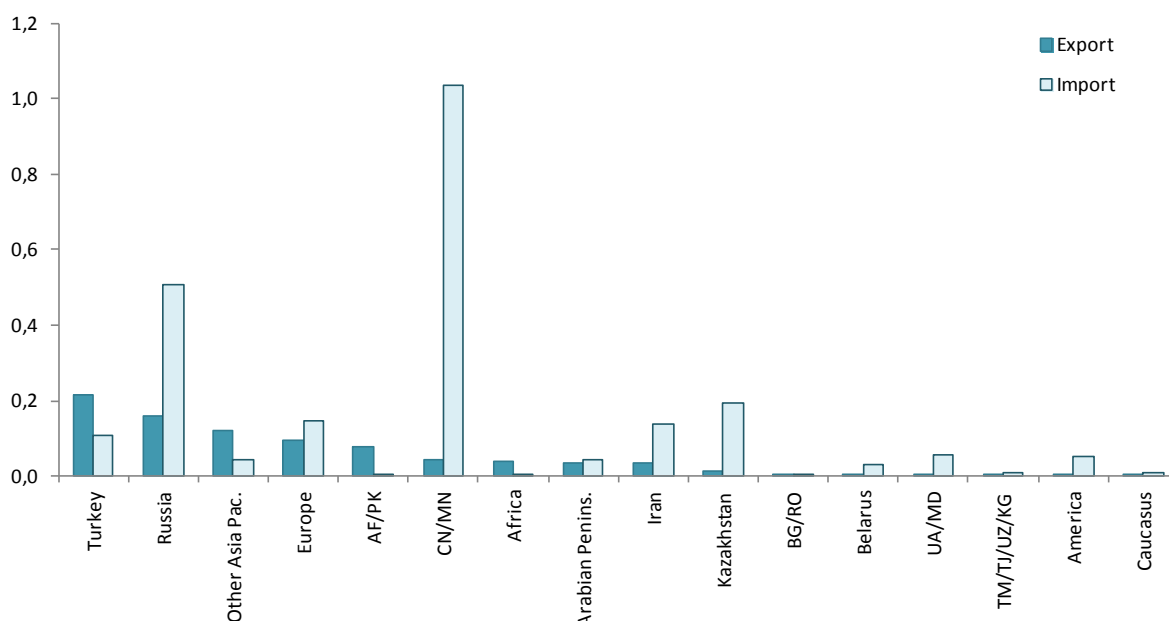
6.1.1 Национальная торговля: экспорт и импорт

Мировые торговые партнеры

Таджикистан – одно из ключевых государств, расположенных в юго-восточной части региона ТРАСЕКА. Страна не имеет выхода к морю, поэтому наличие устойчивых торговых связей с соседними странами имеет большое значение для развития торговли между Таджикистаном и остальным миром.

На основании «зеркальных» данных, полученных от торговых партнеров Таджикистана, которые подают сведения в UN Comtrade и Eurostat, в 2010 году стоимость общего объема импорта в Таджикистан превысила стоимость экспорта на 1,54 млрд. евро в денежном эквиваленте. Основными торговыми партнерами Таджикистана являются Китай и Монголия (33% товарооборота), Россия (21%), Турция (10%), Европа (8%) и Казахстан (6%). Почти весь объем торговли между Таджикистаном и указанными странами приходится на немассовые грузы (см. Иллюстрацию 2 ниже), и только 40% товарооборота между Таджикистаном и Россией составляют массовые грузы.

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



Источник: Расчеты, основанные на данных Eurostat и UN Comtrade

Поэтому, с точки зрения перспектив для развития «LOGMOS» в Таджикистане, следует отметить следующее:

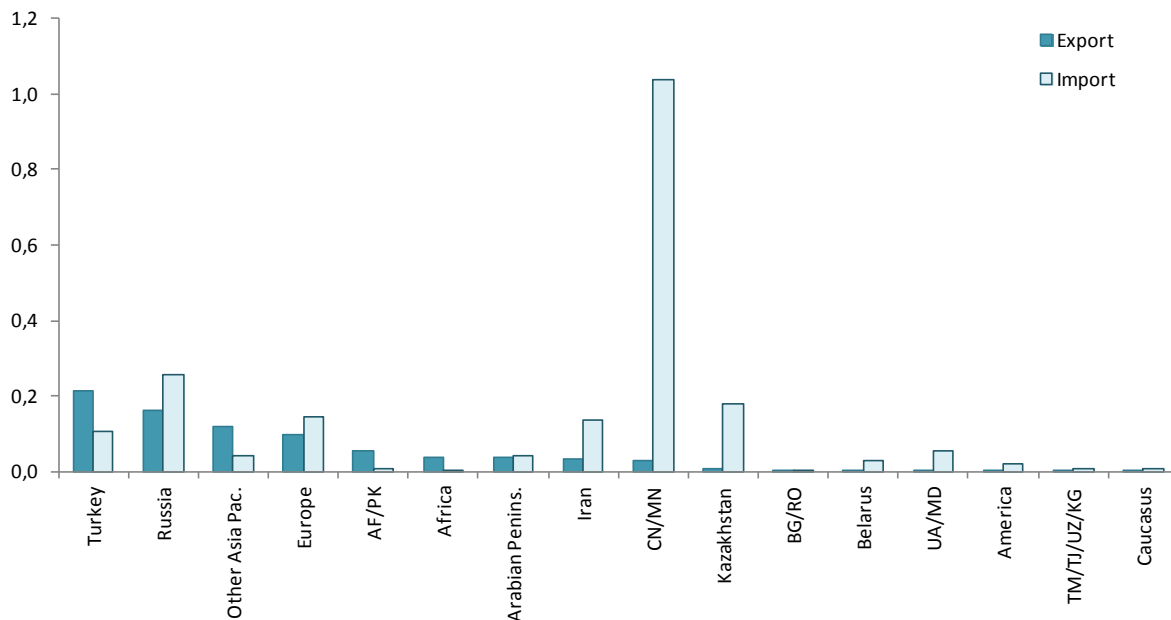
- торговля в основном осуществляется товарами, которые полностью или частично пригодны для контейнеризации;
- эта торговля ориентирована, главным образом, на соседние (ближайшие) страны, в частности, Китай/ Монголию, Россию и Казахстан;



Логистические процессы и морские магистрали II

- в объеме торговли с Европой до 8% приходится на обмен товарами, потенциально пригодными для контейнерных перевозок. Остальные страны ТРАСЕКА совокупно дают до 14% потенциальных перевозок.

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



Источник: Расчеты, основанные на данных Eurostat и UN Comtrade

Таблица 5: Распределение торговых партнеров Таджикистана, 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	0%	2%	2%	0%	1%	1%
Аравийский полуостров	4%	2%	2%	4%	2%	3%
Афганистан-Пакистан	9%	0%	3%	7%	0%	2%
Африка	5%	0%	1%	5%	0%	1%
Беларусь	0%	1%	1%	1%	1%	1%
Болгария-Румыния	1%	0%	0%	1%	0%	0%
Др. страны Азии и Тихоок. региона	14%	2%	5%	15%	2%	6%
Европа	11%	6%	8%	12%	7%	8%
Иран	4%	6%	5%	4%	6%	6%
Кавказ	0%	0%	0%	0%	0%	0%
Казахстан	1%	8%	6%	1%	9%	6%
Китай-Монголия	5%	43%	33%	3%	50%	37%
Кырг-Турк-Узб	0%	0%	0%	0%	0%	0%
Прочие зоны						



Логистические процессы и морские магистрали II

Россия	19%	21%	21%	20%	12%	15%
Сирия-Ирак						
Турция	25%	5%	10%	27%	5%	11%
Украина-Молдова	0%	2%	2%	0%	3%	2%
Всего	100%	100%	100%	100%	100%	100%

Источник: Расчеты, основанные на данных Eurostat и UN Comtrade

Товарооборот между Таджикистаном и странами ТРАСЕКА весьма несбалансирован (см. Таблицу 6 ниже). В 2010 году оценочный объем потенциального экспорта из Таджикистана составил до 12% от объема потенциального импорта. Около 60% немассовых товаров, ввозимых в Таджикистан из стран ТРАСЕКА, происходят из Казахстана. Поскольку торговый обмен между Казахстаном и Таджикистаном, по всей вероятности, осуществляется вдоль коридора «Север-Юг», он может оказаться за пределами потенциального интереса для ТРАСЕКА. Тем не менее, торговля с Европой и Турцией, которая с точки зрения таджикского экспорта является наиболее значимой, наряду с товарным обменом с Болгарией/Румынией и странами Кавказа, потенциально позволит сформировать основную зону обслуживания в рамках ТРАСЕКА. Согласно данным за 2010 год, торговый обмен Таджикистана с этими странами был достаточно сбалансированным: 133,8 и 171,5 тыс. тонн по экспорту и импорту, соответственно.

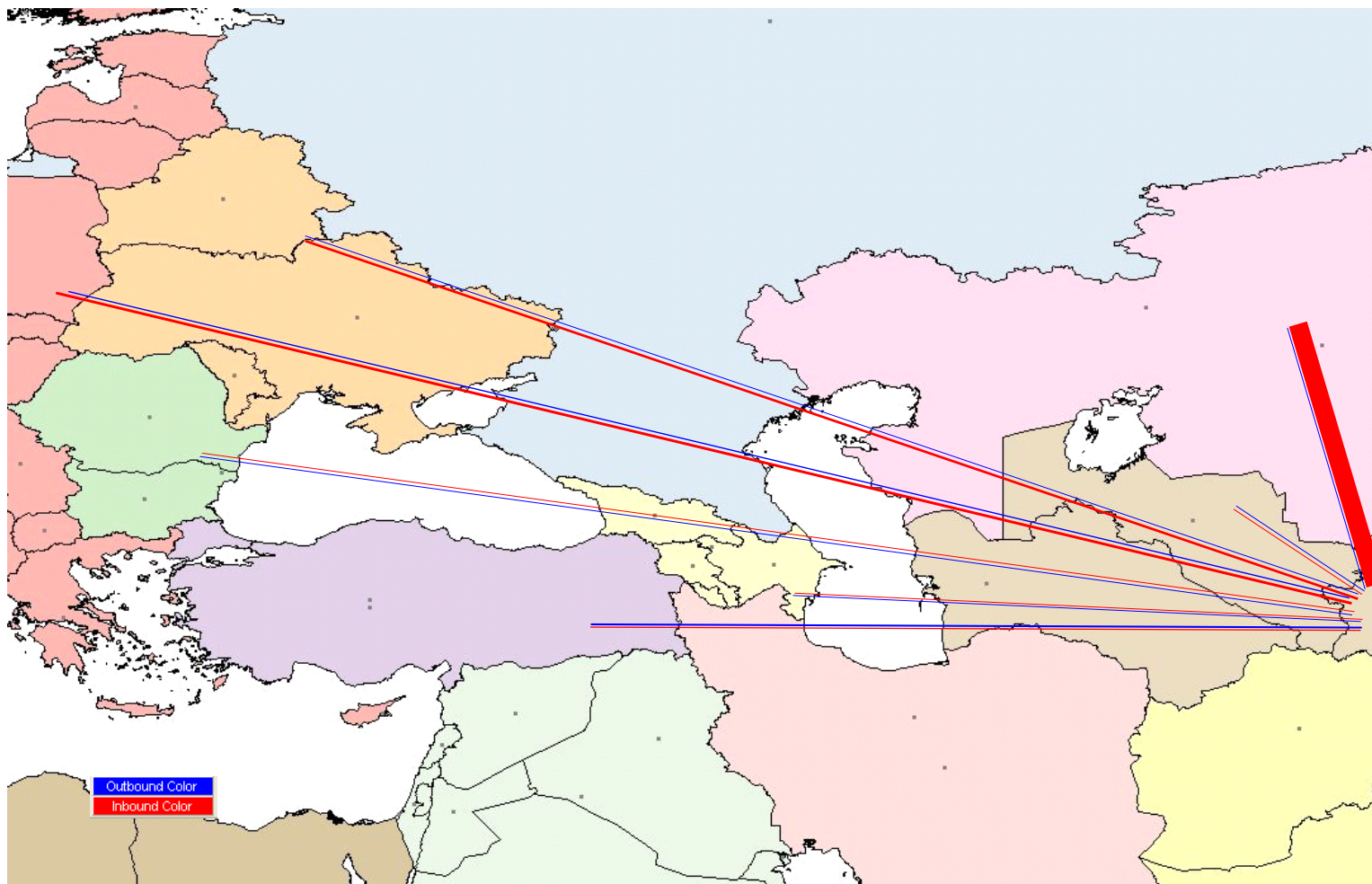
Таблица 6: Торговый потенциал Таджикистана со странами ТРАСЕКА и Европой, 2010 г., в тоннах и %

Зоны	Тоннаж		Доля в объеме торговли со странами ТРАСЕКА и Европой	
	Экспорт	Импорт	Экспорт	Импорт
Болгария-Румыния	2 608.7	199.4	0.6%	0.77%
Европа	51 621.9	112 639.5	32.88%	8.69%
Кавказ	817.0	9 771.0	0.52%	0.75%
Казахстан	6 056.8	778 472.0	3.86%	60.07%
Кырг-Турк-Узб	934.3	9 961.2	50.19%	3.77%
Турция	78 792.5	48 888.5	1.01%	4.82%
Украина-Молдова	1 580.7	62 479.1	1.66%	0.02%
Всего	156 992.5	1 295 992.5	100%	100%

Источник: Расчеты, основанные на данных Eurostat и UN Comtrade



Иллюстрация 4: Торговый потенциал Таджикистана 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

Как уже ранее упоминалось, потенциальный товарооборот Таджикистана со странами Европы и другими странами ТРАСЕКА весьма несбалансирован. Объем импорта из стран ТРАСЕКА и Европы в Таджикистан гораздо более значителен (согласно проектной оценке, в 2010 году потенциальный импорт должен был превысить 1,3 млн. тонн), а также более разнообразен с точки зрения товарной структуры и стран-импортеров (см. Иллюстрацию 5 и Таблицу 6 ниже):

- растительные продукты (41%), а именно зерновые и продукты помола, импортируемые из Казахстана;
- минеральные продукты (26%), в том числе соль, сера и др., которые в основном импортируются из Казахстана и других стран Средней Азии;
- продукты питания, напитки, табак (11%) включают сахар и кондитерские изделия, импортируемые из Европы, Украины/Молдовы и стран Кавказа.

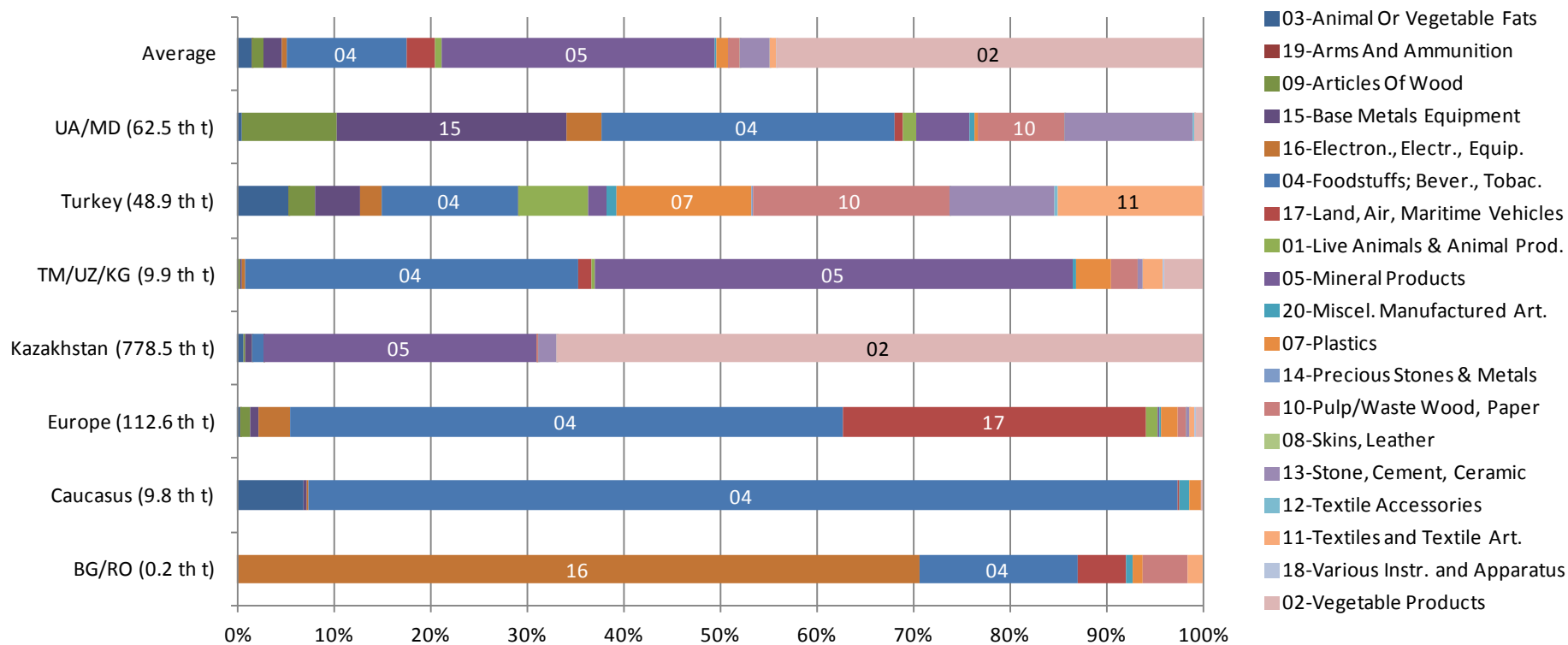
В соответствии с проектной оценкой, в 2010 году экспорт Таджикистана в страны ТРАСЕКА и Европы составил около 0,16 млн. тонн. Таджикский экспорт включает две основные категории потенциально пригодных для контейнеризации товаров (см. Иллюстрацию 6 и Таблицу 7 ниже):

- цветные металлы и оборудование (77%): эта группа включает, в основном, алюминий и изделия из него, предназначенные для Европы, Болгарии/Румынии и Турции, а также железо и сталь, экспортируемые на Кавказ;
- текстиль (16%), а именно хлопок, предназначенный для Европы, Турции, Украины/Молдовы.



Логистические процессы и морские магистрали II

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



Источник: Расчеты, основанные на данных Eurostat и UN Comtrade



Таблица 7: Потенциал торговли с регионом ТРАСЕКА – Товарная структура импорта в Таджикистан, 2010 г., в тоннах

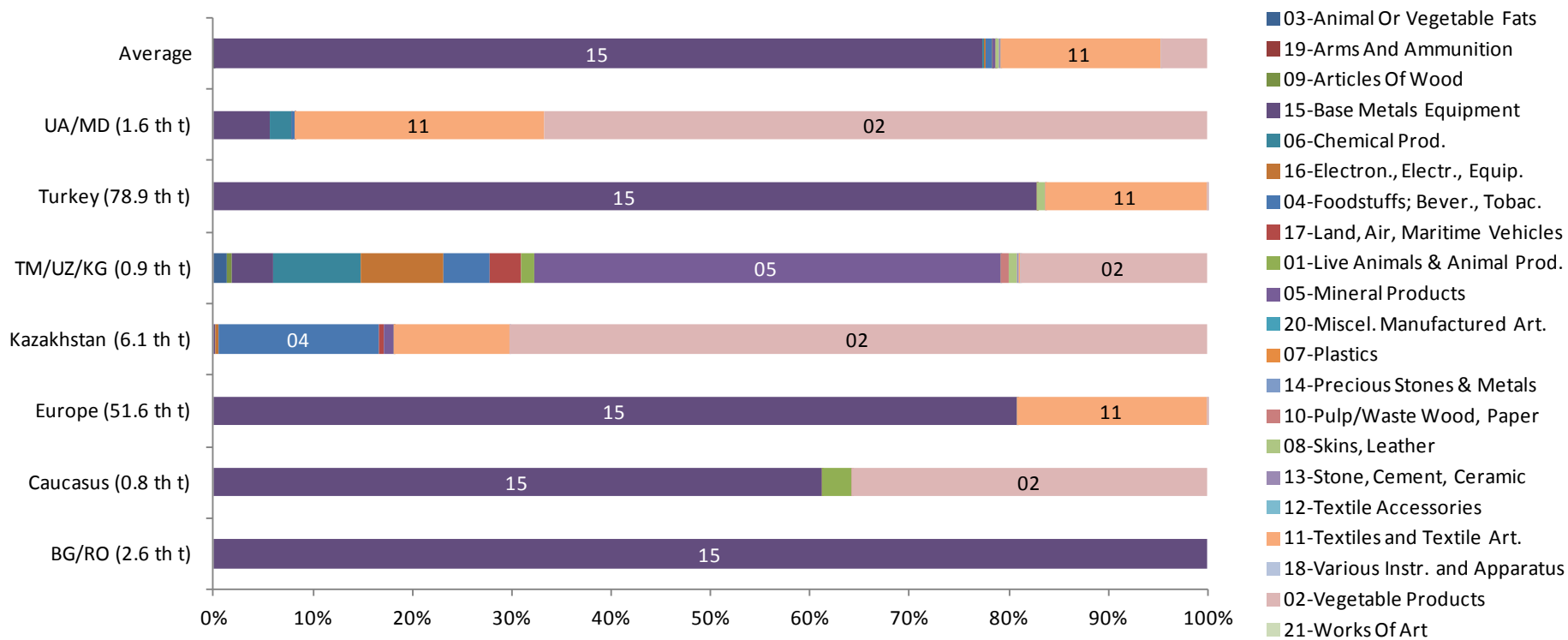
Категории товаров	Болг.-Рум.	Европа	Кавказ	Казахстан	Кырг-Турк-Узб	Турция	Укр.-Молд.
Животные или растительные жиры	n/a	272,1	669,4	5 533,9	n/a	2 249,0	111,5
Оружие и боеприпасы	n/a	3,5	n/a	n/a	n/a	0,3	n/a
Изделия из древесины	n/a	1 156,0	n/a	31,7	22,3	1 184,2	2 074,0
Основные металлы и оборудование	0,0	894,9	32,9	5 505,1	17,8	1 976,7	5 124,4
Химическая продукция	63,0	5 222,0	20,4	3 839,2	105,1	6 404,7	41 067,5
Электронное и электротехническое оборудование	96,4	3 502,1	9,9	395,7	36,2	948,7	770,9
Продукты питания, напитки, табачные изделия	22,3	61 617,0	8 775,3	9 535,7	3 407,4	6 017,3	6 489,3
Наземные, воздушные, морские транспортные средства	6,9	33 701,7	19,0	37,5	137,4	11,3	195,3
Живые животные и продукты животного происхождения	n/a	1 217,7	n/a	215,8	31,6	3 017,4	288,9
Минеральные продукты	n/a	178,0	n/a	218 704,5	4 881,8	852,4	1 172,8
Различные промышленные товары	0,9	268,2	98,4	10,8	26,8	414,1	100,7
Пластмассы	1,3	1 828,9	130,2	487,9	356,1	5 956,8	109,5
Драгоценные камни и металлы	n/a	0,0	n/a	n/a	n/a	26,3	n/a
Целлюлоза/древесные отходы, бумага	6,4	923,5	0,0	745,3	275,3	8 655,2	1 896,5
Шкуры животных, кожа	n/a	1,0	n/a	0,3	0,1	2,5	0,0
Камень, цемент, керамика	n/a	274,1	n/a	14 728,3	44,8	4 627,6	2 867,0
Текстильные аксессуары	n/a	3,0	n/a	8,4	4,4	139,3	16,7
Текстиль и текстильные изделия	2,2	682,9	n/a	20,3	209,9	6 365,5	15,2
Инструменты и аппаратура	n/a	73,0	2,6	0,6	5,3	5,2	2,6
Растительные продукты	n/a	819,9	13,0	518 671,1	398,9	33,9	176,1
Произведения искусства	n/a	0,0	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a
Импорт всего	199,4	112 639,5	9 771,0	778 472,0	9 961,2	48 888,5	62 479,1

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 Таджикистана, 2010 г., в тоннах и %



Источник: Расчеты, основанные на данных Eurostat и UN Comtrade



Таблица 8: Потенциал торговли с регионом ТРАСЕКА – Товарная структура экспорта из Таджикистана, 2010 г., в тоннах

Категории товаров	Болг.-Рум.	Европа	Кавказ	Казахстан	Кырг-Турк-Узб	Турция	Укр.-Молд.
Животные или растительные жиры	n/a	n/a	n/a	n/a	13,0	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	4,1	n/a	n/a
Основные металлы и оборудование	2 608,7	41 702,9	499,8	11,5	39,0	65 277,7	90,3
Химическая продукция	n/a	15,0	n/a	n/a	81,6	n/a	34,1
Электронное и электротехническое оборудование	n/a	16,9	0,0	24,0	77,7	3,0	0,1
Продукты питания, напитки, табачные изделия	n/a	n/a	n/a	975,4	43,8	1,1	4,0
Наземные, воздушные, морские транспортные средства	n/a	7,0	n/a	31,9	29,5	n/a	0,1
Живые животные и продукты животного происхождения	n/a	0,0	25,2	n/a	12,1	n/a	n/a
Минеральные продукты	n/a	n/a	n/a	53,4	438,2	n/a	n/a
Различные промышленные товары	n/a	0,2	0,0	0,3	0,0	n/a	0,6
Пластмассы	n/a	0,6	n/a	0,9	n/a	1,0	0,0
Драгоценные камни и металлы	n/a	0,3	n/a	n/a	n/a	n/a	0,0
Целлюлоза/древесные отходы, бумага	n/a	0,0	0,0	n/a	8,1	n/a	0,6
Шкуры животных, кожа	n/a	0,0	0,0	n/a	7,6	589,1	n/a
Камень, цемент, керамика	n/a	0,2	0,0	n/a	1,2	0,3	0,5
Текстильные аксессуары	n/a	0,0	n/a	n/a	0,0	n/a	n/a
Текстиль и текстильные изделия	n/a	9 832,3	0,1	703,9	1,8	12 881,3	394,9
Инструменты и аппаратура	n/a	0,2	n/a	0,1	0,2	0,0	0,0
Растительные продукты	n/a	46,4	291,9	4 255,4	176,2	38,9	1 055,6
Произведения искусства	n/a	0,0	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a
Экспорт всего	2 608,7	51 621,9	817,0	6 056,8	934,3	78 792,5	1 580,7

Источник: Расчеты, основанные на данных Eurostat и UN Comtrade



На основе анализа приведенных выше данных можно сделать следующие выводы:

- Таджикистан является важным фактором привлечения добавленной стоимости в Средней Азии. Он имеет устоявшиеся торговые отношения с соседними странами, в частности, Китаем и Монголией, Казахстаном, Россией;
- Таджикистан ведет активную торговлю немассовыми товарами (они составляют около 90% от общего товарооборота) и, следовательно, имеет значительный потенциал для развития услуг в рамках «LOGMOS». Тем не менее, с учетом того, что объемы товарных потоков в восточном направлении преобладают над потоками в западном направлении, для привлечения дополнительных транзитных перевозок важно сделать соответствующие услуги устойчивыми в долгосрочной перспективе;
- товарный обмен Таджикистана со странами Европы и ТРАСЕКА составляет до 21% от общего объема торговли. Торговые потоки близки к балансу (133,8 и 171,5 тыс. тонн по экспорту и импорту, соответственно) и включают значительную долю потенциально пригодных для контейнеризации товаров.

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

Таджикистан не имеет выхода к морским портам и в республике слабо развиты мультимодальные и интермодальные перевозки. Транспортный потенциал Таджикистана и прилегающих стран, особенно в качестве транзитных рынков, является одним из ключевых факторов, которые будут определять успешность региона в увеличении своей важности и роли. Он идеально расположен на пересечении Европейских и Азиатских ж/д магистралей, с доступом к Персидскому заливу через Иран, к Индийскому океану через Афганистан и Пакистан, и к остальному Азиатско-Тихоокеанскому региону через Китай. Таджикистан может получить реальную выгоду от международного транзитного потенциала, однако реализация этого потенциала требует совместной согласованной и длительной работы всех стран в расширении существующих сетей автомобильных и железных дорог, в строительстве новых логистических и транспортных центров в ключевых местах, и впоследствии, в создании эффективных и усовершенствованных транспортных коридоров.

Имеются планы по созданию логистического центра в Нижнем Пяндже. Автомобильный пограничный переход «Нижний Пяндж» на границе между Таджикистаном и Афганистаном - это наиболее важный для Таджикистана автомобильный пограничный переход. Логистический центр в Нижнем Пяндже предусматривает создание современного логистического терминала, первоначально предназначенного для обслуживания только автомобильного транспорта с последующим переходом к мультимодальным перевозкам с использованием автомобильного и железнодорожного транспорта и выполнению различных функций (в частности, перевалки, хранения и обработки сборных контейнерных грузов). Логистический центр станет воротами для

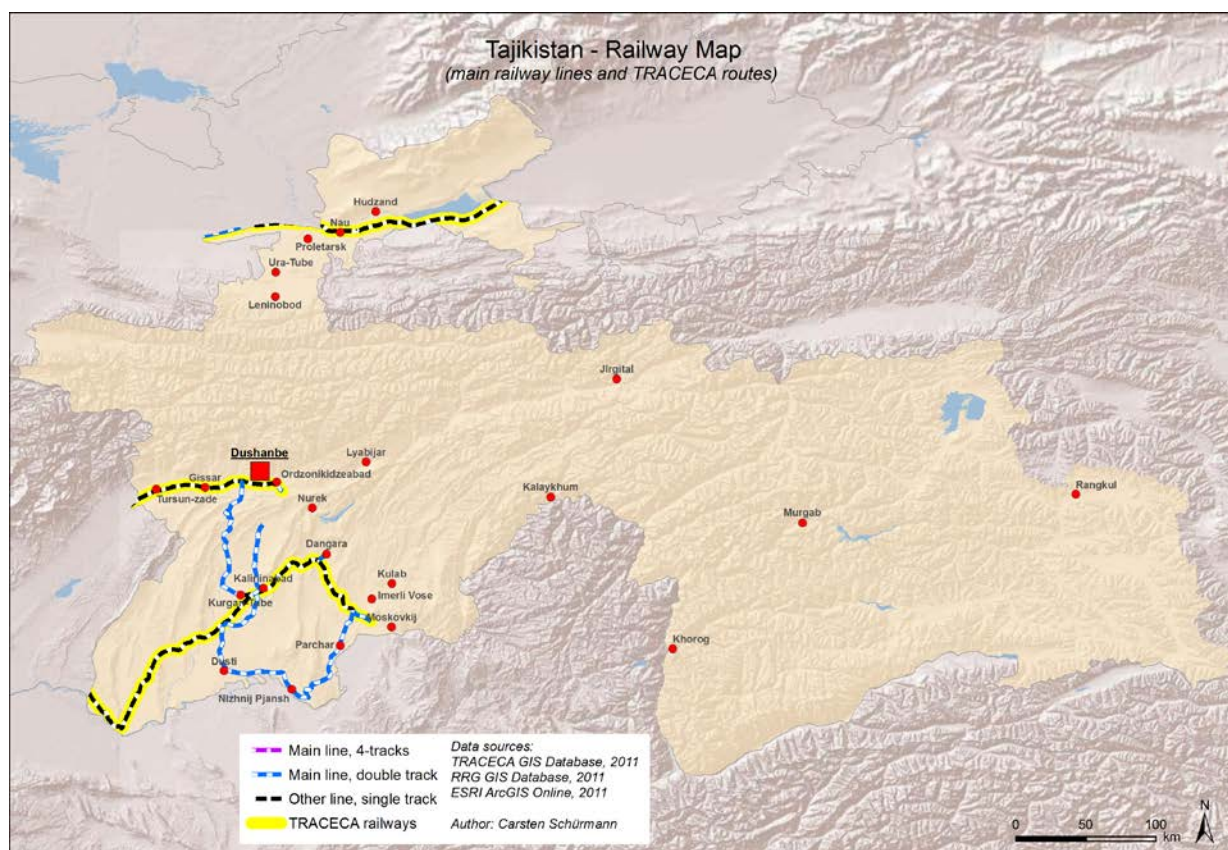


международных экспортных, импортных и транзитных контейнерных перевозок, и обеспечит хранение и обработку потребительской продукции, предназначенной для населения Хатлонской области.

Целью проекта является, поддержка международной торговли и содействие движению товаров по коридору ТРАСЕКА, посредством совершенствования логистических возможностей, взаимодействия сетей и мультимодального транспорта.

6.2.2 Наземные перевозки: железнодорожный транспорт

Иллюстрация 7: Железнодорожная карта Таджикистана



Источник: ТРАСЕКА (2011)

Общая протяженность железных дорог Таджикистана составляет **960,6 км**, из них **684,8 км** главные пути, **75,6 км** подъездные пути и **200,2 км** станционные пути. Протяженность двухпутных участков составляет лишь 61,5 км.

Таблица 9: Основные параметры сети железных дорог Таджикистана

Общая протяженность (км)	Колея (мм)
960,6	1 520
Электрификация (км)	Система электроснабжения
-	-

Как видно из представленной выше карты, железные дороги не объединены в единую сеть. Они состоят из трех отдельных участков, которые в советское время входили в состав единой сети железных дорог в Центральной Азии. Ширина колеи составляет 1520 мм. Вот эти три участка:



Логистические процессы и морские магистрали II

- северный участок: линия, связывающая Ферганскую и Андижанскую области с Джизакской и Самаркандской областями Узбекистана протяженностью 109 км. На северный участок приходится 66,7% общего объема грузоперевозок по железной дороге и 100% железнодорожных транзитных перевозок;
- центральный участок связывает Вахдат и Душанбе с Пахтабадом и Сурхандарьинской областью Узбекистана протяженностью 89 км;
- южный участок: построенная в 1999 году железная дорога Хошади – Куляб протяженностью 296 км.

В настоящее время все три участка соединяются на территории Узбекистана.

Железнодорожная сеть протяженностью 960 км, состоящая из трех независимых линий, сообщающихся между собой лишь через железные дороги Узбекистана, играет ключевую роль в международных перевозках и осуществлении транзита на внутреннем рынке Узбекистана. За период с 1991 по 1996 год объем грузоперевозок по железной дороге сократился в 3,7 раза, а объем грузоперевозок всеми видами транспорта – в 2,7 раза. За период с 2000 по 2008 год спрос на грузоперевозки вырос на 2,5 – 3% благодаря буму в сфере строительства и промышленности.

Единственным оператором сети железных дорог является государственная компания «Таджикская железная дорога». Ей принадлежит 2 100 грузовых вагонов. В настоящее время идет процесс реструктуризации железных дорог страны. Государственная политика направлена на либерализацию рынка и создание условий для появления частных операторов.

В 2010 году по сети железных дорог было перевезено 10 439 900 тонн грузов. На транзит пришлось 47,2% (4 927 100 тонн) указанного объема. По железной дороге осуществляется 95,9% международных грузоперевозок.

Национальный план развития транспорта предусматривает реализацию масштабных проектов развития железных дорог в Таджикистане. Планом предусмотрены инвестиции на осуществление следующих мероприятий:

- реконструкцию старых путей и стрелок по всей сети;
- Улучшение верхнего строения пути железнодорожного полотна (142км) на трех участках;
- Реконструкция и содержание железнодорожных мостов (участки на реках Хонако, Вахдат и на Каферниган);
- приобретение современного подвижного состава, так как от 50% до 70% подвижного состава находится в плохом техническом состоянии;
- разработка технико-экономических обоснований строительства новых железных дорог:
 - Колхозабад – Нижний Пяндж – граница с Афганистаном;
 - Вахдат – Карамык (граница с Кыргызстаном). 296 км.
 - Душанбе – Кургантюбе, на участке Вахдат – Яван;
- Строительство железной дороги, соединяющая Республики Таджикистан с Туркменистаном через Исламскую Республику Афганистан (участок Айвадж-Хулм);



Логистические процессы и морские магистрали II

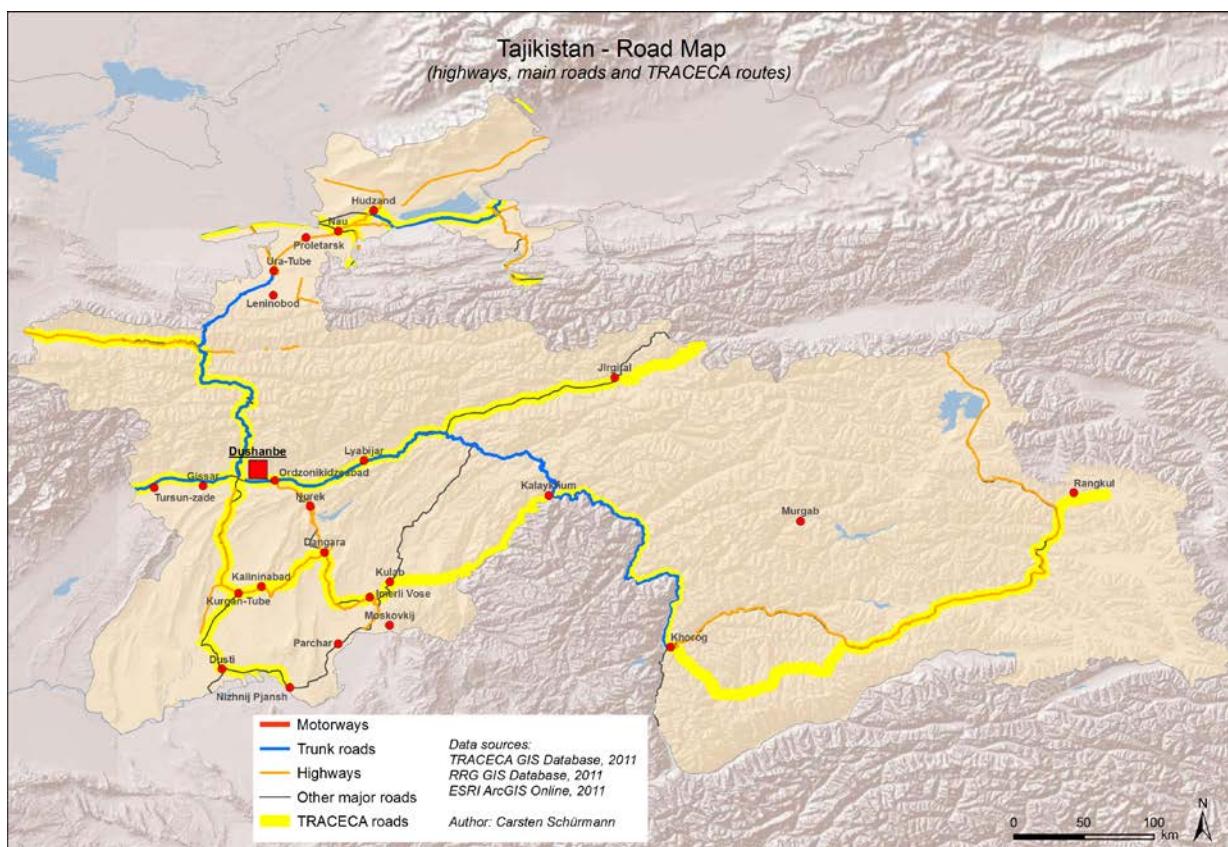
- Строительство региональной железной дороги, связывающая Исламскую Республику Иран, Исламскую Республику Афганистан, Республику Таджикистан, Кыргызскую Республику и Китайскую Народную Республику.

Центральный и южный участки будут соединены между собой после завершения строительства линии Вахдат – Курган – Тюбе. Выполнение работ началось в 2009 году. Их планируется завершить через 10 лет. Расстояние между Вахдатом и Яваном сократится на 469,7 км по сравнению с существующим маршрутом, проходящим по территории Узбекистана, что позволит сократить стоимость перевозок.

Долгосрочные планы развития железных дорог, представленные в национальной транспортной стратегии, предусматривают соединение всех участков с формированием единой сети железных дорог Таджикистана.

6.2.3 Наземные перевозки: автомобильный транспорт

Иллюстрация 8: Автодорожная карта Таджикистана



Источник: ТРАСЕКА (2011)

Из-за гористого характера местности автомобильный транспорт играет в экономике Таджикистана ключевую роль. Автомобильным транспортом перевозится около 95% грузов и 97% пассажиров.

Протяженность сети автомобильных дорог общего пользования (на 2012 год) составляет 14 0745 км:

- 5 351 км дорог республиканского значения (38%);
- 8 723 км дорог местного значения (62%).



Имеется также 12 791 км дорог не общего пользования (промышленных, частных и т.п.), которые финансируются не за счет бюджета министерства транспорта. 28% дорог имеют асфальтовое покрытие, 45% – гравийно-битумное, 27% – битумное покрытие.

В Таджикистане имеется 19 международных и 91 республиканских дорог. 1 907 км дороги, проходящей по территории Республики Таджикистана, входят в состав сети азиатских автомагистралей, сформированной в рамках проекта ЮНЕСКАП (см. Таблицу 10 ниже).

Таблица 10: Трассы азиатских автомагистралей на территории Таджикистана

№ коридора АН	Трасса	Протяженность, км
АН 7	Нижний Пяндж – Чанок	550
АН 65	Карамик – Турсунзаде	414,3
АН 66	Перевал Кулма – Душанбе	1023,1

Источник: ЮНЕСКАП, 2003 год. Книга азиатских автомагистралей

Согласно государственной статистике 70% грузов, предназначенных для экономики страны, поступает по автомобильным дорогам. В 2008 – 2010 гг. объем автомобильных грузоперевозок вырос на 21,7%.

Основной проблемой автомобильного транспорта в Таджикистане является недостаточный уровень технического обслуживания дорог в связи с неблагоприятными погодными условиями в зимнее время. Состояние автомобильных дорог в целом является неудовлетворительным. До 2008 года 75% дорог республики полностью или частично утратили асфальтовое покрытие. Вследствие этого средняя скорость движения по 48% дорог Таджикистана не превышает 35 км/ч. Что касается подвижного состава, то в 2010 году от 50% до 70% из 42 000 грузовых автомобилей, зарегистрированных в Таджикистане, находились в плохом техническом состоянии, а 80% автомобилей были выпущены 10 и более лет назад.

За последние 20 лет было завершено 24 дорожных проектов строительства и реконструкции автомобильных дорог, что позволило нарастить протяженность сети дорог республиканского значения до 1 643 км. К основным проектам можно отнести реконструкцию следующих дорог:

- Душанбе – Худжанд – Чанак (граница Узбекистана);
- Вахдат – Рашт – Джиргиталь (граница Кыргызстана);
- Душанбе – Куляб – Хорог – Кулма (граница Китая);
- Душанбе – Кургантюбе – Нижний Пяндж (граница Афганистана).

Дальнейшие капиталовложения в автомобильный транспорт в соответствии с Национальной транспортной стратегией предусматривают реконструкцию автомобильных дорог международного значения, мостов и туннелей. В целом к 2025 году должно быть построено 4 165 км дорог (2 423 км дорог международного значения), а общий объем инвестиций составит 898 млн долларов США.

Ниже указаны наиболее крупные проекты строительства дорог международного значения (IR):

- На краткосрочную перспективу (2011 – 2015 гг.):
 - IR2: Душанбе – Хисор – граница с Узбекистаном: 56 км.
 - IR4: Вахат – Нурек – Дангара – Гулистан – Куляб – Калайхум: 299 км.
 - IR9: Кызыл – Кала – Кабаджан: 47 км.



Логистические процессы и морские магистрали II

- IR11: Курган-Тюбе – Нижний Пяндж: 94 км.
- IR12: Айни – Пенджикент – граница с Узбекистаном: 113 км.
- На среднесрочную перспективу (2015-2020 гг.):
 - IR3: Лабиджар – Калайхум: 135 км.
 - IR4: Калайхум – Рушан: 240 км.
 - IR8: Гулистан – Дусты: 132 км.
 - IR9: Кабаджан – Айвадж: 85 км.
 - IR10: Айвадж – граница с Узбекистаном: 33 км.
 - IR 13: Канибадам – Спитамен: 70 км.
 - IR 16: Исфара – граница с Кыргызстаном: 44 км.
- На долгосрочную перспективу (2020 – 2025 гг.):
 - IR4: Хорог – Тузкуль – Мургаб – Кульма: 401 км.
 - IR6: Хорог – Ишкашим – Тузкуль: 315 км.
 - IR9: Душанбе – Оби – Киик – Кызыл – Кала: 78 км.
 - IR13: Спитамен – граница с Узбекистаном: 65 км.
 - IR15: Исфара – граница с Кыргызстаном: 10 км.
 - IR17: Исфара – граница с Узбекистаном: 24 км.

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 документации, и т.д., что с полным правом воспринимается, как усложняющий фактор;
 - это усугубляет слабые стороны интермодального транспорта на базе морских перевозок, в частности, при сравнении с простым автодорожным транспортом;
 - время транзита увеличивается тогда, когда формальности и операции не приведены в соответствие, например, когда перевозка одним видом транспорта не согласована с дальнейшей перевозкой другим видом транспорта, что часто имеет место между морским и железнодорожным транспортом в регионе ТРАСЕКА;
 - затраты возникают не только прямые, но и косвенные, и не только официальные, но и неофициальные, а неофициальные поборы за транзит и другие затраты на операции увеличивают сумму официальных тарифов, налогов и сборов.
- **Общие слабые стороны/барьеры** были определены во всех странах-участницах проекта «LOGMOS» в различной степени и в различных масштабах. Такая диагностика проводилась под ключевым понятием «содействие развитию» заинтересованными сторонами в каждом государстве на двустороннем и региональном уровнях. Барьеры в этой области описываются в перечне "W" (Weaknesses – слабые стороны) различных SWOT-анализов, результаты которых обобщены в следующих документах проекта:
 - «Обзоры стран», как показано далее,
 - Презентации для семинаров и совещаний.
- Среди **решений**, обсуждавшихся на этапе диагностики, был выработан ряд общих **рекомендаций и целей**, которые частично реализованы, запланированы к реализации или рассмотрены в рамках будущих проектов «LOGMOS», и, в более широком плане, в рамках развития интермодального транспорта, включая пункты пересечения границ и порты:
 - Информационные системы и решения / ЭОД в сфере:
 - информирования (клиентов и операторов)
 - заполнения деклараций
 - предварительных уведомлений (для таможни и других органов)
 - взимания сборов, налогов и платежей
 - Концепция «комплексного обслуживания» и ее расширение до системы «Единого окна»
 - Системы и методы управления рисками



- Решения по информационному обмену между портами/сообществами Морских магистралей
- Обнаружение и отслеживание (в сотрудничестве с операторами)
- Модернизация/перестройка пунктов пересечения границы
- Обучение (управление, организация ИТ...)

6.3.2 SWOT анализ

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

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, ОСЖД, ЕЭК ООН, ЭСКАТО ООН, ЕврАзЭС, ШОС)• Принятие закона о внесении изменений и дополнений в Таможенный кодекс Республики Таджикистан• Комплексный процесс реформирования (реализация второй волны реформ)• Принятие ЕАД (2010 г.)• Двусторонние соглашения с Китаем, Кыргызстаном, Узбекистаном и Афганистаном о пунктах пересечения границы• Вступление Республики Таджикистан в ВТО (11.12.2012г.)
СЛАБЫЕ СТОРОНЫ (БАРЬЕРЫ)	<ul style="list-style-type: none">• Небольшое число двусторонних соглашений, подписанных с другими странами-бенефициарами «LOGMOS» по транспортным и таможенным вопросам• Медленное определение последующих проектов технической помощи в продолжение завершенного проекта АБР• Медленное внедрение рекомендаций проекта АБР
ВОЗМОЖНОСТИ	<ul style="list-style-type: none">• Новый Таможенный кодекс обеспечивает прочную правовую основу развития современной концепции таможенного дела (система «Единого окна» и т.д.)• Рекомендации в рамках проектов АБР и «LOGMOS» обеспечивают основу для реализации новых проектов ТП



Логистические процессы и морские магистрали II

УГРОЗЫ

- Медленная мобилизация ТП, в частности, ГУП «Центр единого окна» нуждается в поддержке
- Административная культура в Таджикистане (сопротивление изменениям)



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 вошел следующий проект:

Таблица 11: Отобранные пилотные проекты в Таджикистане

Пилотный проект	Предлагаемые услуги	Непосредственно вовлеченные страны	Соответствующий проект ТРАСЕКА
МЛЦ в Нижнем Пяндже	Грузовые объекты, склады, таможенный терминал, и другие инвестиции, связанные с логистической деятельностью	Таджикистан	Проект МЛЦ

В рамках реализации первого этапа проектов ММ и МЛЦ было выполнено технико-экономическое обоснование указанного выше пилотного проекта. Краткое описание этого проекта можно найти по ссылке: LOGMOS pilot projectsTAJ.doc