

ENPI 2011 / 264 459

# Логистические процессы и морские магистрали II

Характеристики проектов

*ТУРКМЕНИСТАН*

*Май 2012 г.*



Проект финансируется  
Европейским Союзом



Проект осуществляется  
Egis International / Dornier Consulting



## СОДЕРЖАНИЕ

1	СОВЕРШЕНСТВОВАНИЕ СУЩЕСТВУЮЩИХ ТРАНСКАСПИЙСКИХ ПАРОМНЫХ ПЕРЕПРАВ БАКУ - ТУРКМЕНБАШИ .....	2
2	МЕЖДУНАРОДНЫЙ ЛОГИСТИЧЕСКИЙ ЦЕНТР В ПОРТ ТУРКМЕНБАШИ.....	6

## ПЕРЕЧЕНЬ ИЛЛЮСТРАЦИЙ

Иллюстрация 1: Транскаспийские паромные переправы Баку - Туркменбаши .....	3
Иллюстрация 2: Расположение МЛЦ в порт Туркменбаши .....	6



## 1 СОВЕРШЕНСТВОВАНИЕ СУЩЕСТВУЮЩИХ ТРАНСКАСПИЙСКИХ ПАРОМНЫХ ПЕРЕПРАВ БАКУ - ТУРКМЕНБАШИ

<b>Регион:</b>	Каспийское море
<b>Страны:</b>	Азербайджан, Туркменистан
<b>Расположение:</b>	Баку (AZ), Туркменбаши (TM)
<b>Виды транспорта:</b>	Мультимодальный на базе морских перевозок (с использованием железнодорожных паромов, Ро-Ро и контейнерных технологий)
<b>Объем инвестиций:</b>	Необходимо определить
<b>Статус проекта:</b>	В процессе разработки

### **Основные заинтересованные стороны**

Государственная служба морского и речного транспорта Туркменистана (ГСМРТ)  
Азербайджанское Государственное Каспийское Морское Пароходство (КАСПАР)  
Министерство железнодорожного транспорта Туркменистана  
Международный морской торговый порт Туркменбаши (ММТПТ)  
Бакинский международный морской торговый порт (БММТП)

### **Вторичные заинтересованные стороны**

Турецкая ассоциация автоперевозчиков и автотранспортные компании

### **Географическое описание**

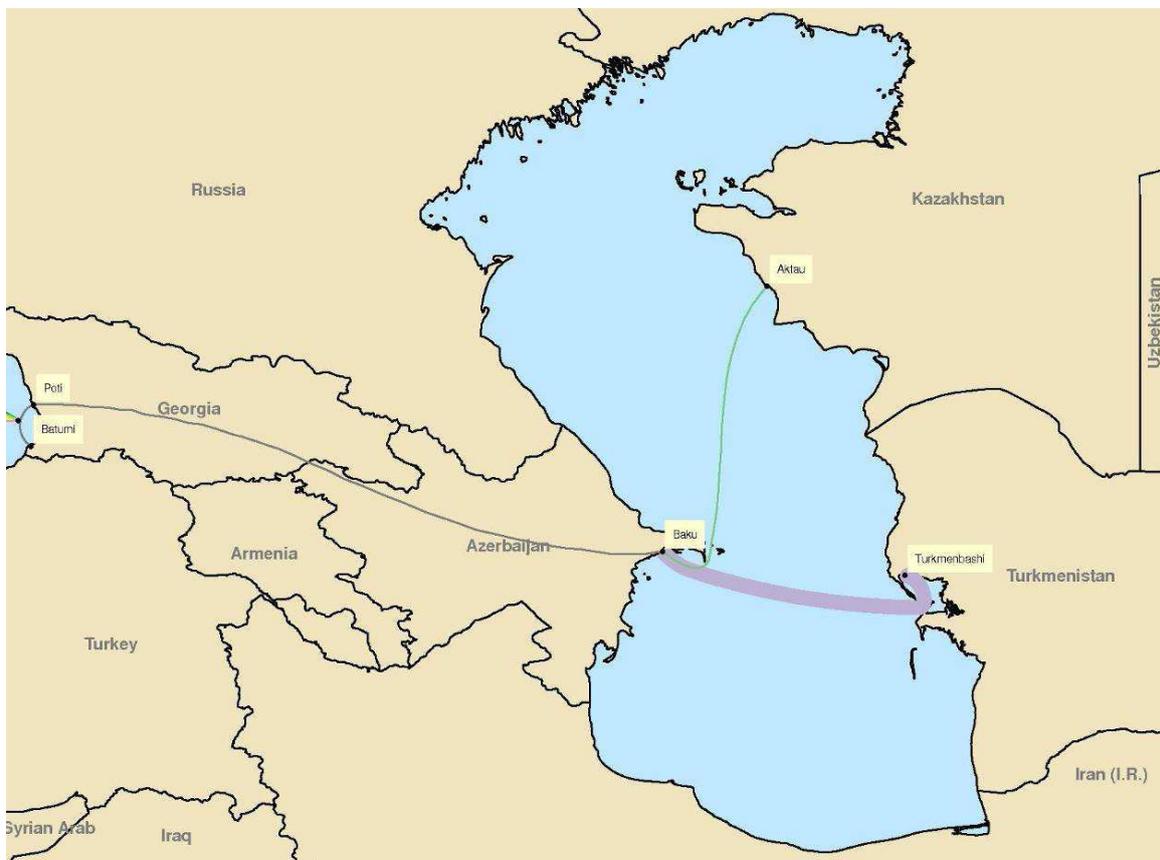
Существующий морской маршрут соединяет два морских хаба в Каспийском море - морские порта Баку и Туркменбаши. Через эти морские порты проходят маршруты ТРАСЕКА и другие международные маршруты:

- коридор ТРАСЕКА, соединяющий Европу с Кавказом и с Центральной Азией
- Коридор ЦАРЭС 2b, обеспечивающий доступ не имеющих выхода к морю стран Центральной Азии к Каспийскому морю и странам Кавказа.

В настоящее время единственным альтернативным маршрутом для перевозки ж/д бестарных и штучных грузов в/из центральноазиатских стран ТРАСЕКА через Кавказ является путь вокруг северного побережья Каспия через территорию России и Дагестана. В то же время, ситуация может измениться, так как строительство железной дороги Узень (Казахстан) - Казанджик (Туркменистан) - Горган (Иран) близко к завершению и меридиональных линий между Россией и Персидским заливом.



### Иллюстрация 1: Транскаспийские паромные переправы Баку - Туркменбаши



#### **Техническое описание**

В основе проекта лежит существующая железнодорожная паромная переправа, которая работает в Каспийском регионе уже более 30 лет. Существующая линия обеспечивает доступ к Каспийскому морю для стран Центральной Азии, не имеющих выхода к морю. В то же время, эта переправа:

- работает по нерегулярному графику;
- имеет весьма ограниченные возможности (практически никаких) по перевозке контейнеров и ролкерных грузов (автомобилей и прицепов TIR);
- имеет ограниченную пропускную способность вследствие недостаточности инфраструктуры и оборудования на стороне Туркменбаши (отсутствует отдельный ролкерный терминал, не хватает портового и перевалочного оборудования для 40 футовых контейнеров на сортировочной станции, недостаточное количество локомотивов для обслуживания железнодорожной паромной переправы и т.д.).

Для решения этих проблем необходимо реализовать проект, направленный на обеспечение регулярного движения судов и обеспечение возможностей обслуживания ролкерных и контейнерных перевозок. Иными словами, проект призван содействовать решению следующих задач:

#### **(1) в краткосрочной перспективе (на 1-2 годах)**

- восстановление и налаживание регулярной работы паромной переправы Баку — Туркменбаши с фиксированным графиком движения и соответствующим



## Логистические процессы и морские магистрали II

фиксированным графиком обслуживания причалов, что позволит увеличить частоту и количество рейсов;

- упрощение пограничных процедур и внедрение свободной практики для грузов и судов как в Баку, так и в Туркменбаши, что позволит сократить время на таможенную очистку и время стоянки на причале;
- укрепление координации и полноценный обмен информацией между таможенной и пограничными службами, портами, железнодорожными операторами и судоходными компаниями на национальном и двустороннем уровне с целью ускорения портовых и судовых операций;
- обеспечение достаточного объема ролкерных грузов и их обслуживание по регулярному графику на переправе между Баку и Туркменбаши;
- развитие и модернизация Порты Туркменбаши в соответствии с планами развития, утвержденными правительством Туркменистана в 2011 г.; реконструкция второй железнодорожной паромной рампы в Порту Туркменбаши;
- обеспечение обслуживания существующего оборудования для перевалки контейнеров (поставка и закупка запчастей) в Бакинском морском порту;

### (2) в среднесрочной перспективе (на 3-5 годах)

- содействие ГСМРТ и КАСПАР в налаживании эффективной, координированной и ориентированной на потребителя работе по эксплуатации своего существующего/будущего флота на основе опыта и передовой практики других стран, в частности Турции;
- изучение возможностей сотрудничества (например, в форме СП) между КАСПАР, ГСМРТ и турецкими компаниями в налаживании ролкерных перевозок на Каспийском море.
- на основе налаженного функционирования железнодорожной паромной переправы и новых грузовых и пассажирских ролкерных маршрутов, содействие внедрению рейсовых контейнерных перевозок в достаточных объемах на регулярной основе между Баку и Туркменбаши.

### **Связанные инвестиции**

Большинство краткосрочных мероприятий проекта не требуют каких-либо инвестиций, за исключением дноуглубительных работ, расширения порта и реконструкции рампы в морском порту Туркменбаши, а также технического обслуживания оборудования для перевалки контейнеров в морском порту Баку (оцениваемых в размере порядка 250 000 евро), поскольку они не имеют отношения к инфраструктуре и (или) оборудованию и считаются «несущественными мерами».

В Аляте высокими темпами ведутся дноуглубительные и другие инженерные работы на участке, отведенном под новый бакинский порт.

КАСПАР осуществляет регулярные инвестиции во флот паромных судов, тогда как Туркменистан официально заявил о своем намерении сосредоточиться на пассажирских паромных перевозках.

### **Ожиданное преимущество и источник окупаемости**

Повышение регулярности, надежности и пропускной способности существующих услуг; сокращение транзитного времени между Поти и Баку, улучшение координации перевозок между портом, железными дорогами и торговыми организациями позволит наладить эффективную работу существующего и будущего железнодорожного паромного флота, а организация ролкерного грузового и пассажирского обслуживания в чистом виде



Логистические процессы и морские магистрали II

приведет к немедленному изменению схемы масштабных грузопотоков, следующих в настоящее время по автомобильным транспортным коридорам.

***Контактная информация***

...

Тел.:

Факс.:

Эл. почта:



## 2 МЕЖДУНАРОДНЫЙ ЛОГИСТИЧЕСКИЙ ЦЕНТР В ПОРТ ТУРКМЕНБАШИ

<b>Регион:</b>	Средняя Азия
<b>Страна:</b>	Туркменистан
<b>Расположение:</b>	Туркменбаши (ТМ)
<b>Площадь:</b>	12 га
<b>Виды транспорта:</b>	Мультимодальный (авто / жд / морской)
<b>Объем инвестиций:</b>	44,4 млн долларов США
<b>Статус проекта:</b>	В процессе разработки

### ***Заявитель, спонсор, бенефициар, содействие***

Кабинет Министров Туркменистана, Государственная служба морского и речного транспорта Туркменистана

### ***Географическое описание***

Порт Туркменбаши имеет большое стратегическое значение в бассейне Каспийского моря. Порт Туркменбаши является воротами в Центральную Азию и центром импорта и экспорта широкого ассортимента товаров. МЛЦ будет расположен на территории порта Туркменбаши. Железнодорожная магистраль и автомагистраль соединяют порт с Джангой и далее с Ашгабатом.

### **Иллюстрация 2: Расположение МЛЦ в порт Туркменбаши**

[вставить карту]

### ***Техническое описание***

МЛЦ «Туркменбаши» будет представлять собой современный интермодальный объект и логистический терминал, обеспечивающий многофункциональность и обслуживание клиентов «под ключ» с предоставлением услуг перевалки, хранения и обработки грузов, а также быстрое и эффективное прохождение грузов. Экономический эффект будет заключаться в сокращении транспортных затрат и времени ожидания, а также сокращении продолжительности пребывания в порту и таможенного оформления.

Планом развития предусмотрены две фазы развития Порта. На Фазе 1 проекта будут построены следующие здания, входящие в состав ЛЦ:

- два одноэтажных склада класса А1 высотой до 10 м и площадью 5 000 кв.м. каждый для хранения общих или опасных грузов общей площадью 10 000 квадратных метров;
- два одноэтажных охлаждаемых склада класса А высотой до 10 м и площадью 5 000 кв.м. каждый для хранения скоропортящейся продукции общей площадью 10 000 квадратных метров;
- автомобильно-железнодорожный контейнерный терминал и депо на 2 500 контейнеров в ДФЭ (15 или 30 кв.м. на контейнер) общей площадью 45 000 квадратных метров;



## Логистические процессы и морские магистрали II

- двухэтажное офисное здание (1 250 кв.м. на этаж) со столовой и автостоянкой общей площадью 3 000 квадратных метров.

Кроме того, должны быть построены следующие здания и сооружения:

- зона подъемного оборудования (контейнерных штабелеров и т.п.) и перевалки грузов с автомобильного транспорта на железнодорожный общей площадью 2 500 квадратных метров;
- охраняемая стоянка для грузового автотранспорта на 500 автомобилей общей площадью 20 000 квадратных метров;
- территория, выделенная под прочие склады и площадки хранения, и предназначенная для сдачи в аренду или передачи в концессию, общей площадью 34 000 квадратных метров;
- причальная зона с 9 причалами с необходимым подъемным оборудованием и/или козловыми кранами общей площадью 12 500 квадратных метров;
- очистные сооружения общей площадью 8 000 квадратных метров;
- зона дальнейшего развития / расширения площадью 30 000 квадратных метров.

### ***Источник окупаемости***

Бюджет + доход

### ***Связанные инвестиции***

XXX

### ***Другие стороны проекта***

XXX

### ***Контактная информация***

...

Тел.:

Факс:

Эл. почта: