

ENPI 2011 / 264 459

Логистические процессы и морские магистрали II

в Азербайджане, Армении, Грузии, Казахстане, Кыргызстане, Молдове,
Таджикистане, Туркменистане, Узбекистане, Украине

Заключительный отчет – Приложение 4

*Презентация проекта «LOGMOS» (подробная редакция) от 18 сентября
2014 г., Брюссель*

Сентябрь 2014 г.



Проект финансируется
Европейским Союзом



Проект осуществляется
Egis International / Dornier Consulting



ЛОГИСТИЧЕСКИЕ ПРОЦЕССЫ И МОРСКИЕ МАГИСТРАЛИ II

Проект «LOGMOS»: от концепций до реализации

к совещанию по подготовке ИФТ



Проект финансируется
Европейским Союзом

Команда проекта «LOGMOS»

18 сентября 2014 г.

Брюссель

 egisInternational

DORNIER
CONSULTING

Проект осуществляется
Egis International / Dornier Consulting

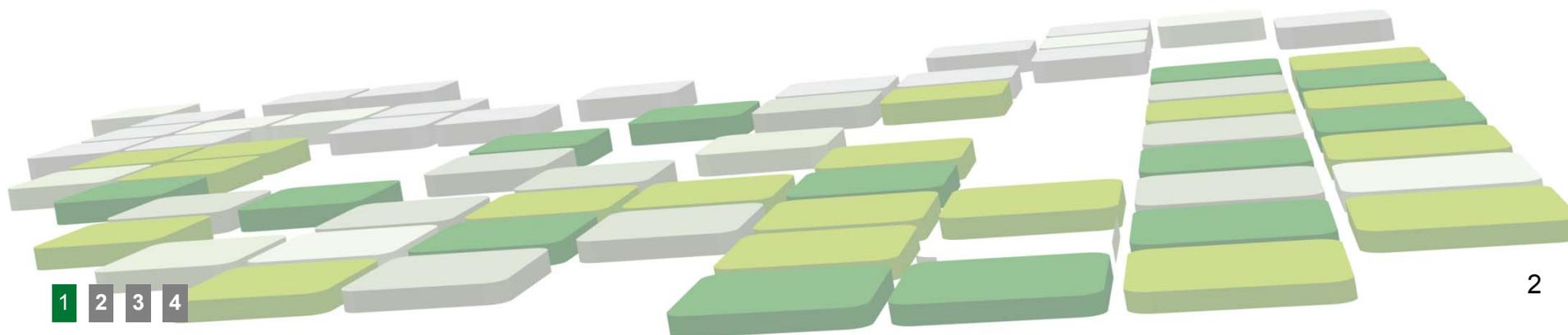


1 «LOGMOS»: краткий обзор

2 Мастер-план

3 Вклад в подготовку ИФТ

4 Дополнительная информация





«LOGMOS»: краткий обзор





Общая цель



- Дальнейшее развитие проектов ТРАСЕКА, реализованных в рамках финансирования ЕС:
 - Морские магистрали (ММ) I
 - Центры логистики - ЕИСП
 - Центры логистики – страны ЦА
- Преимущество стратегий **международных перевозок и логистических цепочек на базе морских магистралей.**



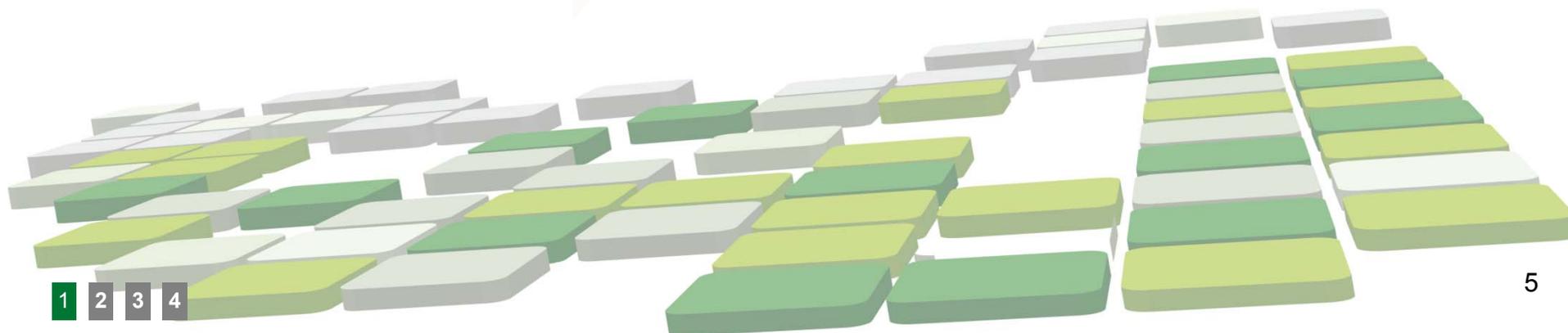


Конкретные цели

Устранение узких мест в логистике в целях **содействия развитию торговли**

Интероперабельные **транспортные связи / усовершенствованные морские перевозки**

Ориентация на применимую **нормативно-правовую базу**





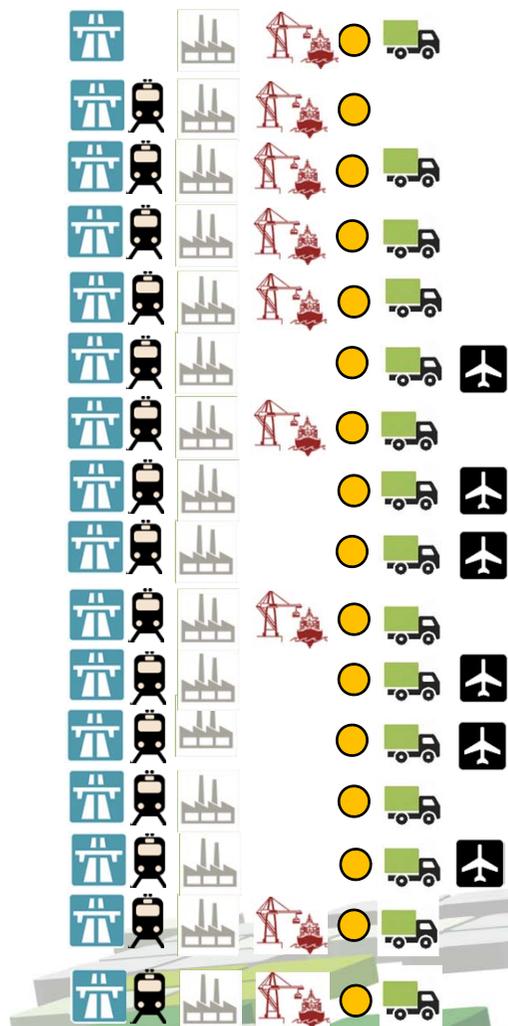
Анализ и подход



- Секторальный анализ по всем видам транспорта
- Вовлечение заинтересованных сторон и консультации с ними
- Координация с ЕС и текущими проектами ЕС
- Опора на имеющиеся достижения
- Соответствие лучшим практикам и целям ЕС
- Демонстрация реалистичных решений
- Обучение без отрыва от работы и развитие кадрового потенциала
- Выработка практических решений
- Сетевые связи и информирование ключевых игроков
- Адаптация к региональному контексту



Пилотные проекты «LOGMOS»



- Ро-Ро: Баку - Туркменбаши и Баку - Актау
- Ж/д-паромные линии: Баку - Туркменбаши и Баку - Актау
- Улучшение морских магистралей на Черном море
- «Silk Wind»
- Контейнерный поезд Баку - Потти
- Центр логистики в а/п «Звартноц», Ереван
- Центр логистики в пос. Алят, Баку
- Центр логистики в Тбилиси
- Центр логистики в а/п «Борисполь», Киев
- Центр логистики «Евротерминал», Одесса
- Центр логистики в Международном а/п «Маркулешты»
- Центр логистики в Оше
- Центр логистики «Нижний Пяндж»
- Центр логистики в Навои
- Центр логистики в Актау
- Центр логистики в Туркменбаши



Пилотные проекты «LOGMOS»

- Основная сеть – отбор на базе прогнозов МКА
- Поддержка заинтересованных сторон
- Целевые группы для передачи ответственности за реализацию с октября 2013 г.
- Поддержка проектов на международном уровне
- Интеграция в мастер-план
- Формирование дополнительных инвестиционных пакетов

●	Международные логистические центры	Маршруты ТРАСЕКА	
Пилотные проекты «LOGMOS»		— Авто	
—	Контейнерный поезд Поти-Тбилиси-Баку	— Ж/д	
—	Варна-Ильичевск-Керчь-Поти-Батуми-Варна		
—	Баку-Актау	Маршруты ТЕН-T	
—	Баку-Туркменбаши	— Ж/д	
—	Ильичевск-Самсун-Батуми	— Авто	
⚓	Порты ММ	⚓	Потенциальные будущие порты ММ





Достиженияфинансируемый ЕС проект, в рамках которого



- Одобрены планы действий для 16 проектов ММ, созданы целевые группы
- Отобран проект «Silk Wind» и создана целевая рабочая группа
- Оказано содействие правительственной целевой группе по вопросам транзита через Украину
- Выявлен потенциал внутренних водных путей для ТРАСЕКА
- На Инвестиционном форуме ТРАСЕКА представлены проекты, связанные с нелинейной инфраструктурой
- Проведен анализ всех видов транспорта с точки зрения инфраструктуры, институционально-правовых и рыночно-операционных условий
- Налажено партнерство между ТРАСЕКА и международными игроками
- Использован подход ЕС в отношении управления коридором
- Проекты мастер-плана включены в программы финансирования МФУ – в т.ч., ЦАРЭС АБР, ВБ («зеленая» логистика в Грузии)



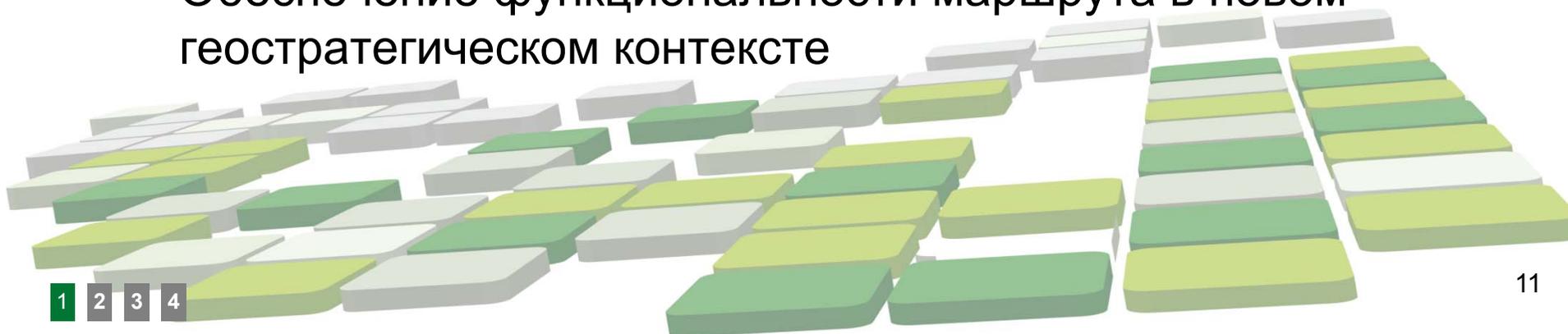
Достиженияфинансируемый ЕС проект, в рамках которого



- Заинтересованные стороны в ЕС проинформированы о потенциале ТРАСЕКА
- Мультимодальные объекты и процессы включены в национальные транспортные стратегии
- Налажен диалог с МФУ по вопросам мультимодальных перевозок и предлагаемым решениям
- Признана необходимость упрощения процедур торговли в качестве логистической функции
- Инициированы институциональные и стратегические изменения в транспортном секторе стран
- Созданы региональные условия для последовательного развития мультимодальной логистики
- Региональные инициативы продвигались на национальном уровне – индивидуальный подход



- Изменение мышления в регионе ТРАСЕКА
- Открытие горизонтов для новых концепций
- Межгосударственный диалог по вопросам логистики
- Межведомственная кооперация
- Начало перемен – в центре внимания не только линейная инфраструктура
- Мыслить масштабно – сети и хабы
- Уменьшение риска быть исключенными из мировой торговли
- Обеспечение функциональности маршрута в новом геостратегическом контексте





Участие заинтересованных сторон и передача им ОТВЕТСТВЕННОСТИ



- Коммуникация и вовлечение
- Интерактивные семинары в странах
- Обучение и развитие кадрового потенциала
- Специализированные учебные поездки
- Обмен информацией и обратная реакция
- Координация и сетевые связи
- Люди и институты
- Инновационные идеи и разработки
- Клиентоориентированный подход



Участие и ответственность заинтересованных сторон



- СВА для блок-поезда Поти-Тбилиси-Баку
- «Silk Wind»
- Транзит через территорию Украины
- Внутренние водные пути - Дунай
- Транспортный доступ к ЛЦ в а/п «Звартноц»
- Уточнение МКА и краткие обзоры проектов
- Тематическое исследование по вопросам флага Армении
- Анализ контейнерных грузопотоков
- Обновление базы данных ТРАСЕКА
- Юридические барьеры – ЕИСП, Кавказ и Центральная Азия
- Учебная поездка в Турцию – логистика и морские магистрали
- Обучение и развитие кадрового потенциала
- Вклад заинтересованных сторон и координация
- Пересмотр политики TEN-T и мастер-план
- Обновление методологии – концепция



Участие и ответственность заинтересованных сторон



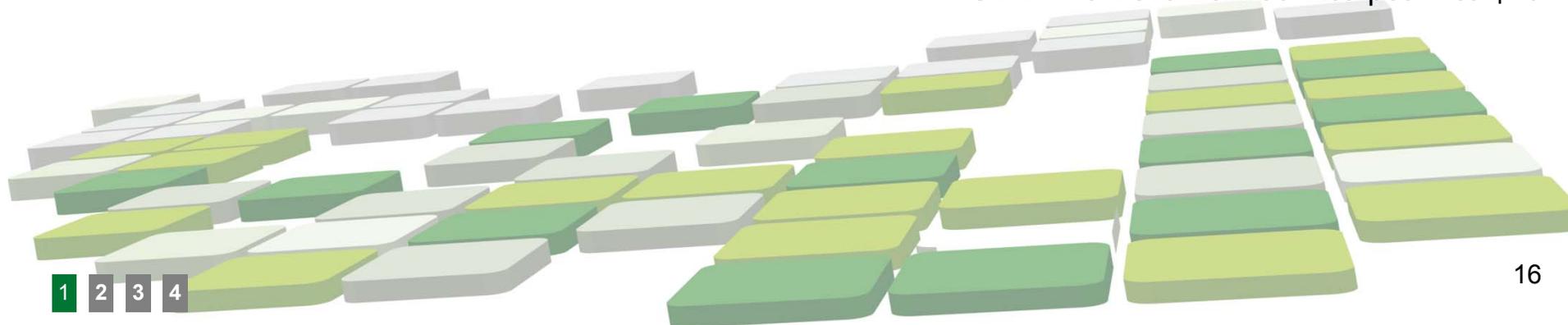
- Мастер-план
- Анализ грузопотоков – применение модели и базы данных TRASECA
- Транзит через территорию Украины
- Внутренние водные пути, секторальный анализ
- Анализ автодорожного сектора – логистика и взаимодействие с ММ
- Анализ железнодорожного сектора – участие в логистических цепочках
- Анализ региональной логистики и сектора мультимодальных перевозок
- Основная сеть
- Обзорные отчеты по странам
- Правовые барьеры – TRASECA в целом
- Учебная поездка в Европу – логистика, внутренние водные пути, управление портами и ММ
- Обучение и развитие кадрового потенциала
- Вклад заинтересованных сторон и координация



Участие и ответственность заинтересованных сторон

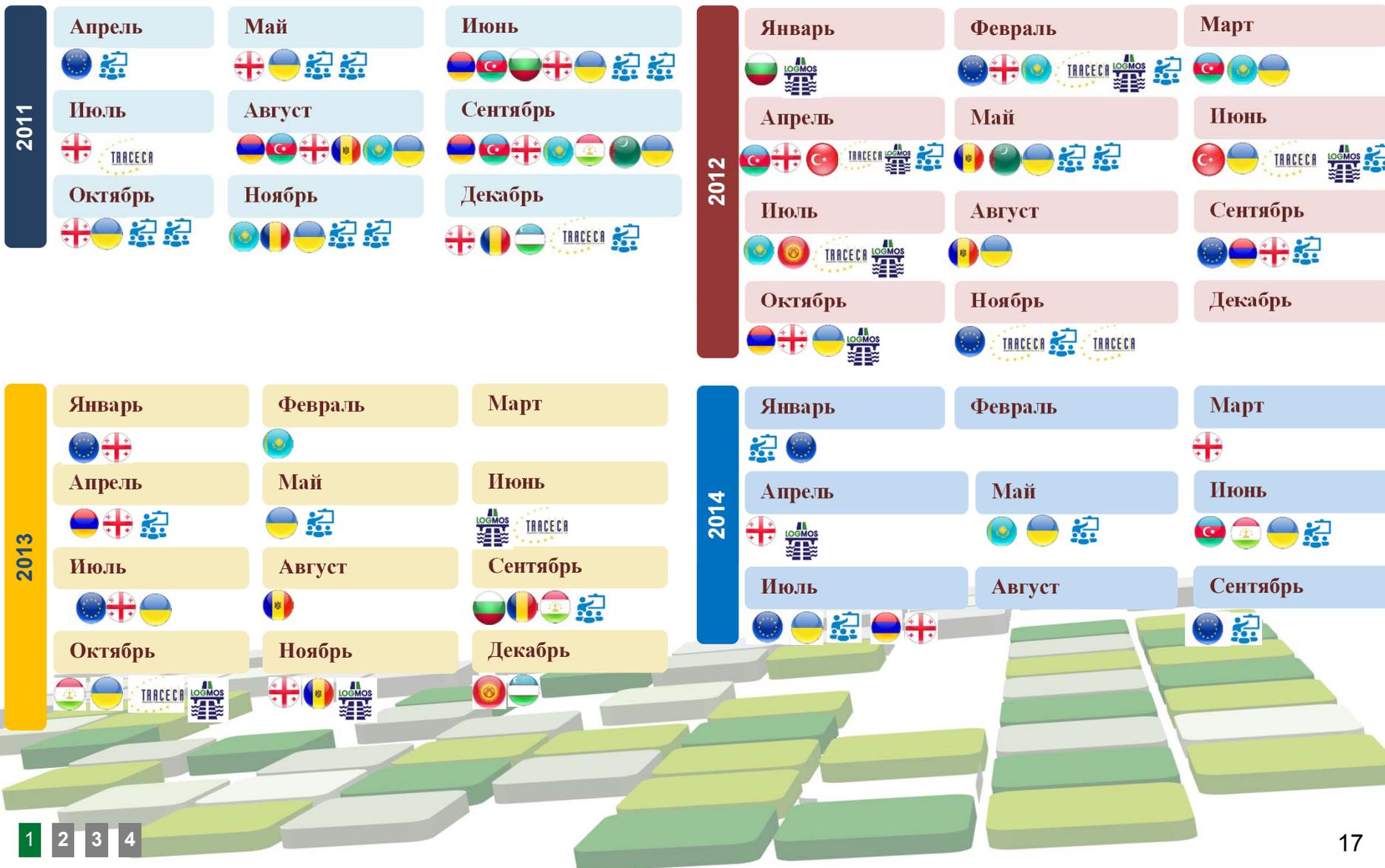


- Одобрение мастер-плана на техническом уровне
- Разработка и утверждение дорожной карты
- Национальные планы действий по реализации мастер-плана
- Подготовка к одобрению мастер-плана на политическом уровне
- Продвижение мастер-плана
- Обратная реакция стран и координация
- Передача результатов проекта странам ТРАСЕКА – ответственность за реализацию





Участие и ответственность заинтересованных сторон





Извлеченные уроки и рекомендации:

Уровень реализации проекта

- **Сотрудничество** с заинтересованными сторонами на ранней стадии
- Адаптация проекта в **изменяющейся среде**
- Проектные **целевые группы**
- Заблуждение относительно того, что проект должен заниматься **усовершенствованием инфраструктуры, а не мягкими мерами**

- **Консультации** с бенефициарами на этапах определения проекта
- Повышение **роли ПС ТРАСЕКА** в исследованиях и мониторинге
- Продолжение **координации между проектами**, финансируемыми ЕС
- Обеспечение **преемственности** обучения

Уровень политического климата и контекста

- **Различия между странами ТРАСЕКА** в качестве, степени готовности и зрелости логистических возможностей
- Определенные **политические проблемы** могут препятствовать диалогу в области транспорта
- Повышение ориентированности заинтересованных сторон на **бизнес и достижение результатов**

- Продвижение в странах реализации **мастер-плана** и национальных **планов действий**
- Повышение информированности **МФУ** в отношении **мастер-плана**
- Обеспечение большей **наглядности ТРАСЕКА**



Извлеченные уроки

Уровень реализации

Сотрудничество с заинтересованными сторонами на ранней стадии



Адаптация проекта в изменяющейся среде



Эффективность целевых групп



Заблуждение относительно того, что проект должен заниматься усовершенствованием инфраструктуры, а не мягкими мерами



Министерства

Учреждения

ЕК

ТРАСЕКА

Сглаживание несоответствий между коридорным подходом и ожиданиями отдельных стран

Наличие политической воли
Постоянный мониторинг
Доступ к уровню принятия решений

Взаимосвязи и мягкие меры

Инфраструктура



Извлеченные уроки

Уровень политического климата и контекста

Различия между странами ТРАСЕКА в качестве, степени готовности и зрелости логистических возможностей



ММ + Логистика: соответствие ожиданиям стран Центральной Азии

Определенные политические проблемы могут препятствовать диалогу в области транспорта



Политические разногласия преобладают над эффективностью транспортных связей

Повышение ориентированности заинтересованных сторон на бизнес и достижение результатов



Соответствие рыночному спросу
Наличие **выбора** транспортных коридоров
Диалог с деловым сообществом



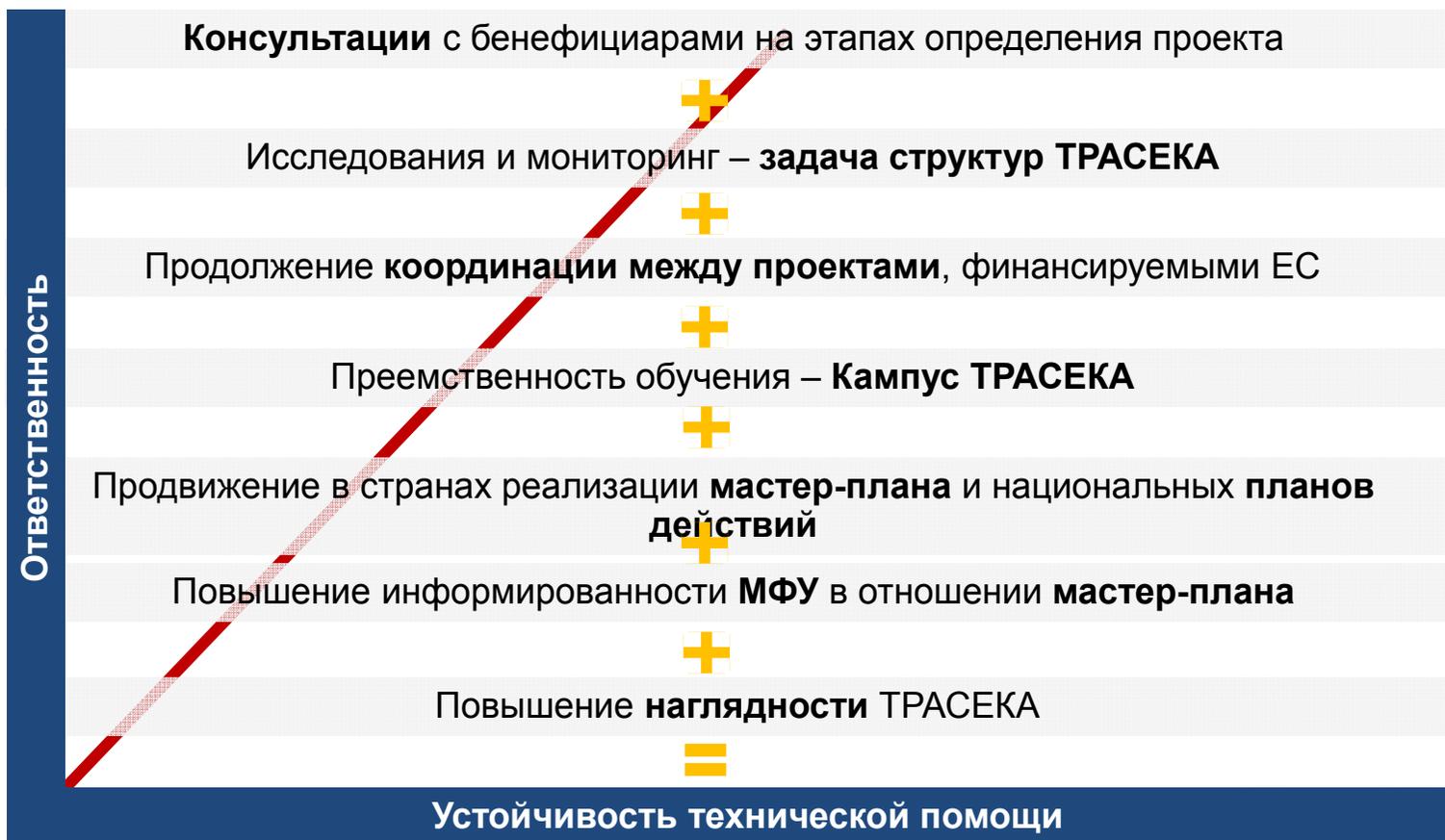


Рекомендации





Рекомендации





Рекомендации

Консультации с бенефициарами на этапах определения проекта

- **Эффективное использование ресурсов;**
- **Адекватное восприятие** проектных задач бенефициарами.

Функция исследований и мониторинга структур ТРАСЕКА

- **Транспортная обсерватория;**
- **Ведущая роль** в мониторинге эффективности коридора;
- Создание и поддержание **базы данных по правовым нормам;**
- Обновление **базы данных по транспортным потокам;**
- Работа в области **исследований.**

Продолжение координации между проектами, финансируемыми ЕС

- В целях **улучшения** показателей проекта достижение согласованности усилий и эффективного планирования жизненных циклов проекта;
- Поощрение **координации на регулярной основе;**
- **Телефонные конференции** с менеджментом проекта два раза в месяц и по мере необходимости.

Обеспечение преемственности обучения

- **Сетевая платформа** для обучения;
- **Выделенные ресурсы** для размещения онлайн информации о проекте;
- **Привязка содержимого учебных курсов** на веб-странице ТРАСЕКА со специальной платформой электронного обучения
- Доступ к учебным материалам **в долгосрочной перспективе.**

Преемственность технической помощи



Рекомендации

Продвижение в странах реализации мастер-плана и национальных планов действий

- Разработка **национальных дорожных карт**;
- Одобрение мастер-плана **на политическом уровне**;
- Содействие национальным **заинтересованным сторонам, отвечающим за транспортную политику**, в разработке их планов действий;
- Передача мастер-плана в **собственность бенефициаров**.

Повышение информированности МФУ в отношении мастер-плана

- На национальном уровне, через **представителей основных МФУ**;
- **Соответствие положений мастер-плана целям и намерениям МФУ** в отношении инвестиций в логистический сектор;
- Использование национальных планов действий в качестве **инструмента поддержки при разработке программ**;
- Развитие ГЧП.

Обеспечение большей наглядности ТРАСЕКА

- Повышение **профессиональности веб-сайта ТРАСЕКА**;
- Ведение **новостной рубрики** на веб-сайте ТРАСЕКА также **командами проектов, финансируемых ЕС**;
- **Еженедельная публикация** информации о развитии транспорта в ТРАСЕКА;
- Освещение **динамики проектов**;
- **Внешний профессиональный новостной портал**.

Преемственность технической помощи



1

«LOGMOS»: краткий обзор

2

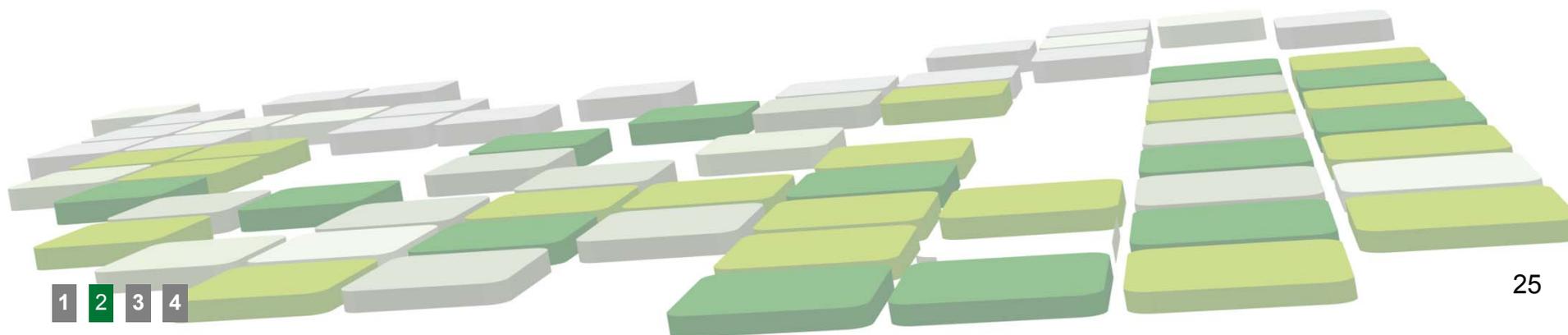
Мастер-план

3

Вклад в подготовку ИФТ

4

Дополнительная информация





Мастер-план



Что представляет собой Мастер-план?

Цель:

- Концепции ММ и логистики в ТРАСЕКА для содействия функционированию коридора + рыночной интеграции

Задачи:

- Всеобъемлющее видение стратегических направлений для совершенствования логистики и ММ
- Формирование повестки дня для внешней помощи ТРАСЕКА

Применение:

- Перспективное развитие коридора и основной сети ТРАСЕКА

Методология:

- Расширение сети TEN-T ЕС, транспортное сотрудничество ЕПС, результаты пересмотра политики TEN-T
- Применимость в условиях ТРАСЕКА

Основные области:

- Рынок и операционная деятельность
- Институционально-правовые аспекты
- Сеть и инфраструктура



Что представляет собой Мастер-план?





Что представляет собой мастер-план?

Преимущества использования мастер-плана

- **Последовательность в принятии решений** – точка отсчета
- **Возможность принимать обоснованные решения** – факты и тенденции
- **Достижение предсказуемости** – взаимосвязанность планов
- **Разумное расходование ресурсов** – МКА в соответствии с установленными приоритетами
- **Сохранение регионального характера** – перспектива коридора
- **Обоснование приемлемых инициатив** – отбор новых проектов



Принципы

- Наднациональная перспектива
- Использование существующего опыта (стратегия, проекты, инструменты ТРАСЕКА)
- Применение лучших практик
- Признание более широких целей - солидарности и мира
- Применимость для всех стран ТРАСЕКА: ЕИСП, Центральной Азии, IPA, непрямым бенефициаров (членов ЕС)
- Мастер-план является одновременно экономическим инструментом и средством укрепления сотрудничества
- Соответствие транспортным планам Европейского соседства

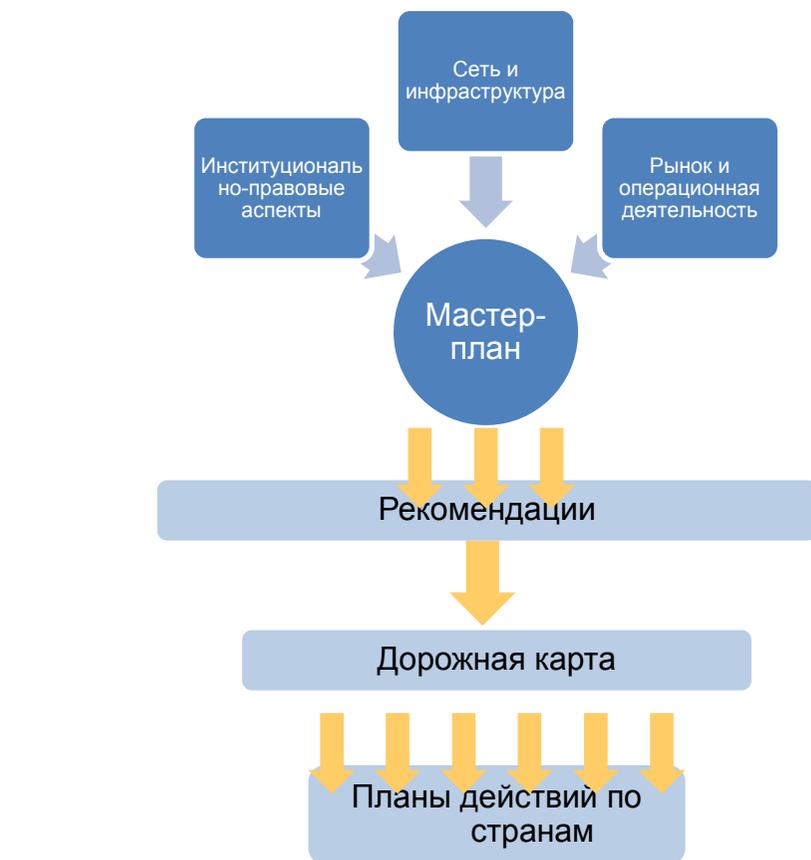


Структура





Структура



- **Шесть тематических отчетов:** транспортные потоки, правовые барьеры, мультимодальные перевозки, автодорожный сектор, железнодорожный сектор, морские перевозки, внутренние водные пути
- Рекомендации **высокого уровня**
- **Технические** рекомендации
- **Основная сеть** и транспортные связи ТРАСЕКА - ЕС
- **МКА** пилотных проектов
- **Планы действий** по пилотным проектам отражены в технических рекомендациях
- **Обзорные отчеты по странам**
- **Тематические исследования**
- **Карты**



Разработка

Сильные стороны

- Согласованная стратегия
- Поддержка ЕС
- Экономический рост в поддержку инвестиций
- Свидетельства успеха в определенных областях
- Общий бэкграунд

Слабые стороны

- Государственные транспортные монополии
- Неразвитость частного сектора
- Неадекватные логистические и мультимодальные ресурсы
- Политические системы, отрицательно настроенные по отношению к реформам

Возможности

- Торговля ЕС-ЕПС
- Рост ВВП > среднего
- Отраслевая взаимодополняемость
- Ориентация ведущих экономических игроков ЕС на Дальний Восток
- Проверенный успех «Викинга»
- Железная дорога - Грузия-Турция - Европа
- Текущая реконструкция объектов
- Продвижение торговли

Угрозы

- Конкуренция со стороны океанских маршрутов
- Конкуренция со стороны других коридоров
- Медленные темпы реформ
- Интересы отдельных игроков
- Физические барьеры для взаимодействия
- Монополизация Каспийского моря



Разработка

■ Рекомендации высокого уровня

Право / Институты

Сотрудничество и
гармонизация

Лучшие международные
практики

Консультации с частным
сектором

Профессиональные
возможности

Рынок / Операции

Развитие вдоль коридора

Межгосударственное
сотрудничество и
внутригосударственная координация

Либерализация ж/д рынка

Координация национальных
усилий

Вовлечение частного
сектора

Рассмотрение экологических
проблем

Совершенствование
управления

Развитие кадрового
потенциала

Сеть / Инфраструктура

Политические условия

Скоординированные
инвестиции в
инфраструктуру

Мониторинг эффективности
коридора – применение
странами индекса TRAX

Улучшение навыков

Продвижение
бесперебойного трафика
между видами транспорта

Расширение линейной
инфраструктуры за счет
узлов



Разработка

- Рекомендации высокого уровня.....
.....относительно роли структур ТРАСЕКА





Технические рекомендации = Дорожная карта

Текущее состояние

Институциональные и правовые барьеры

ММ, ж/д паромы, морские маршруты

Ж/д сектор

Автомобильный сектор

Внутренние водные пути

Мультимодальные логистические связи с внутренними районами

Транспортные потоки = модель ТРАСЕКА

Обзорные отчеты по странам

Инструментарий ТРАСЕКА

Технические рекомендации

- Слои
- Виды транспорта
- Воздействие
- Приоритеты
- Сроки
- Уровни
- Ответственность
- Поддержка
- Виды помощи
- Ожидаемые выгоды
- Страна

Проекты

- МКА
- Пилотные проекты
- Вспомогательные проекты
- Другие новые проекты
- Техническая помощь
- Координация с донорами / МФУ
- Рекомендации для ИФТ

Планы действий

- Повестка дня в странах
- Координационная поддержка
- Программы для доноров МФУ
- Ответственность бенефициаров + рекомендации проекта ЕС



Дорожная карта

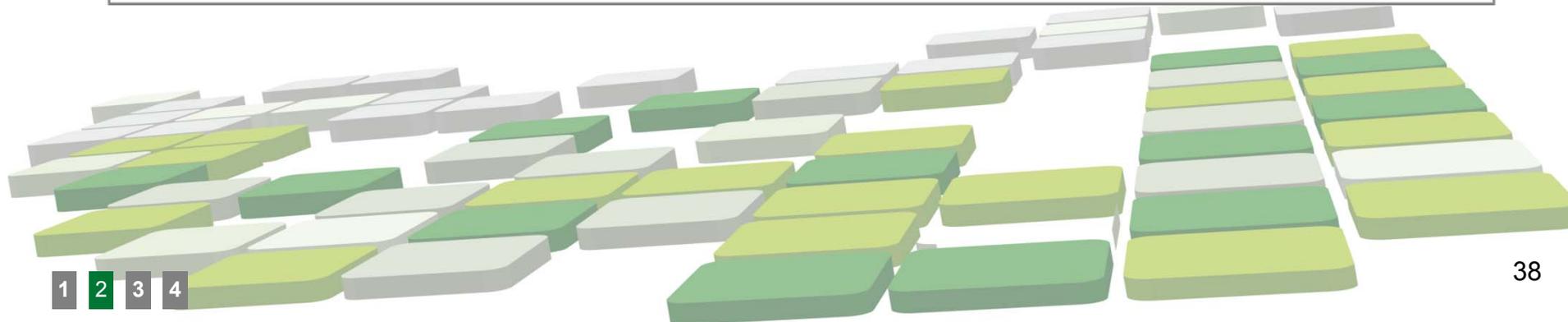
- Трехзначное число ссылок для стандартизации
- 68 рекомендаций и их распределение в процентном соотношении:



- Сосредоточение на мягких мерах – отражение
- Предполагается привлечение частного сектора в 48% всех мер



Дорожная карта





Планы действий

Мастер-план



Дорожная карта страны

Страна	Проект	Статус	Приоритет
Украина
Молдова
Грузия
Азербайджан
Армения
Казахстан
Таджикистан
Кыргызстан
Узбекистан*
Туркменистан*



План действий страны

- Украина
- Молдова
- Грузия
- Азербайджан
- Армения
- Казахстан
- Таджикистан
- Кыргызстан
- Узбекистан*
- Туркменистан*

Рекомендации	Ответственные органы	План действий
Номер / Название	Внутри страны	<ul style="list-style-type: none"> • Статус: • Меры: • Возможные проекты ТП: • Возможные инвестиционные проекты:



Планы действий

- Предоставление проектов документов
- Включение замечаний
- Выездные миссии в странах
- Круглые столы
- Дискуссии
- Дополнительная обратная связь с заинтересованными сторонами
- Проверка информации
- Упорядочение полученных отзывов
- **Согласованные планы действий**





Планы действий

■ Преимущества

Выгода – взаимная выгода – общий документ для стран и проектов ТП

- Возможность адаптировать другие мероприятия на национальном уровне
- Обновление планов
- Инструменты для программирования
- Применимость к программам МФУ и переговоры
- Краткий обзор региональных инициатив
- Инструмент для диалога с соседями

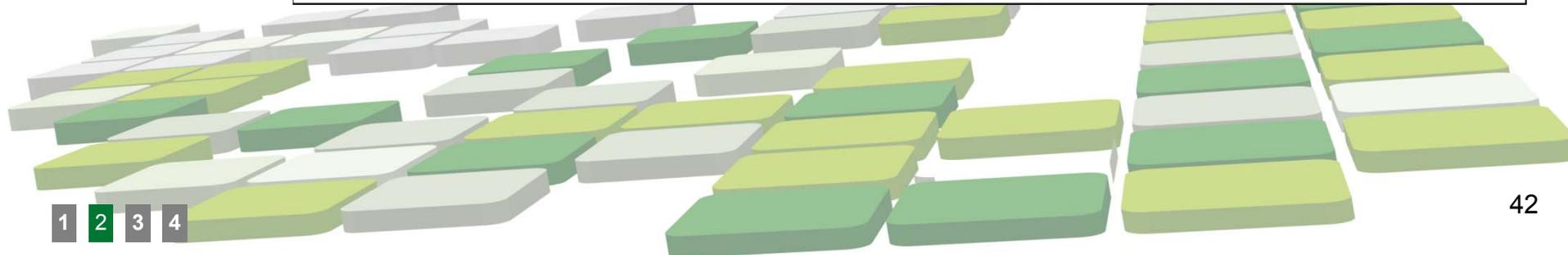
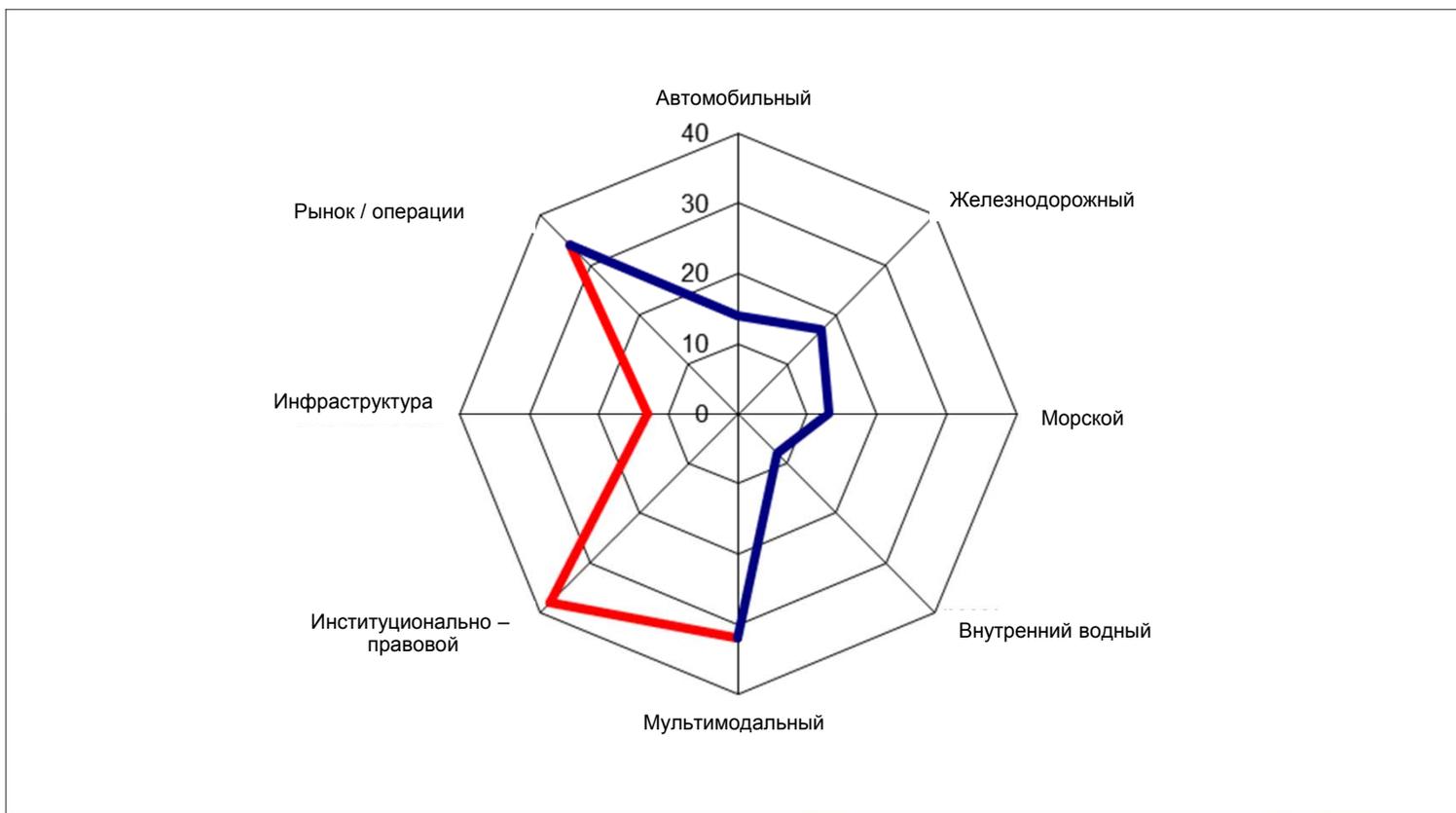




Украина:

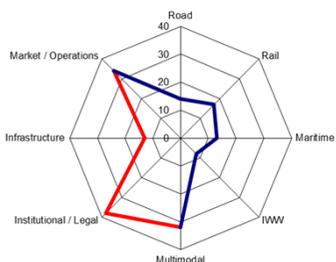
49

рекомендаций





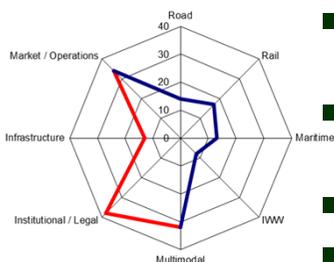
Украина: ключевые меры плана действий



- Условие: усилия в направлении мира и стабильности в регионе
- Насущная потребность: реабилитация разрушенной инфраструктуры
- Акцент на коридоре в рамках процесса ВП (хабы и линейная инфраструктура)
- Отслеживание рекомендаций проектов технической помощи для Украины, финансируемых ЕС, по интеграции с TEN-T и бюджетной поддержке
- Выполнение обязательств, определенных в процессе ВП
- Продолжение реализации мер, определенных в рамках транспортной стратегии Украины
- Улучшение показателей эффективности логистики (в сфере борьбы с коррупцией и доступа к рынкам)
- Работа в целях обеспечения бесперебойных мультимодальных перевозок – все игроки
- Развитие потенциала институтов, отвечающих за планирование перевозок и разработку стратегий в логистике
- Распространение концепции «единого окна» на всю территорию Украины
- Оптимизация портовых мощностей (обработка более крупных судов)
- Привлечение контейнерных потоков - диалог с глобальными игроками
- Сортировочные мощности в Одессе для обслуживания поездов «Викинг»
- Совершенствование процедур УЗ в управлении подвижным составом, перемещающимся между Украиной и Кавказом, во избежание задержек в портах
- Добавление коммерческой составляющей в реформу, чтобы отвлечься от фокусировки на подвижном составе



Украина: ключевые меры плана действий



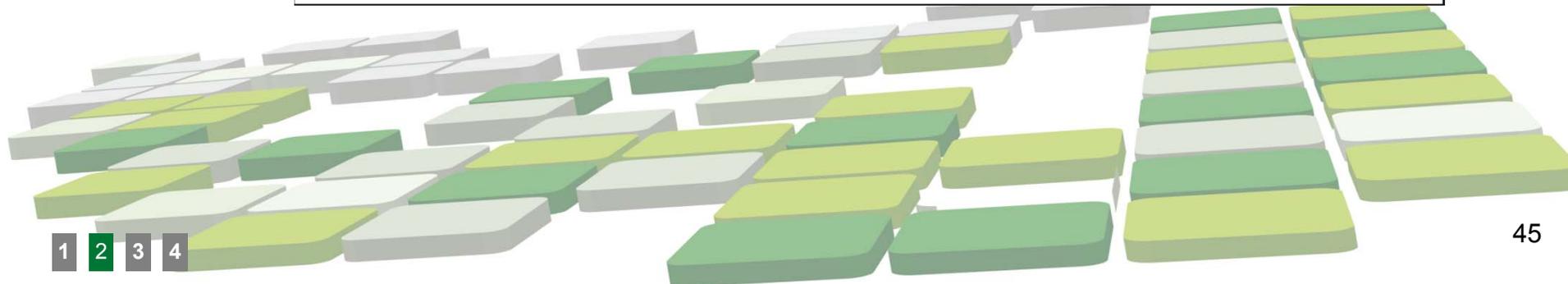
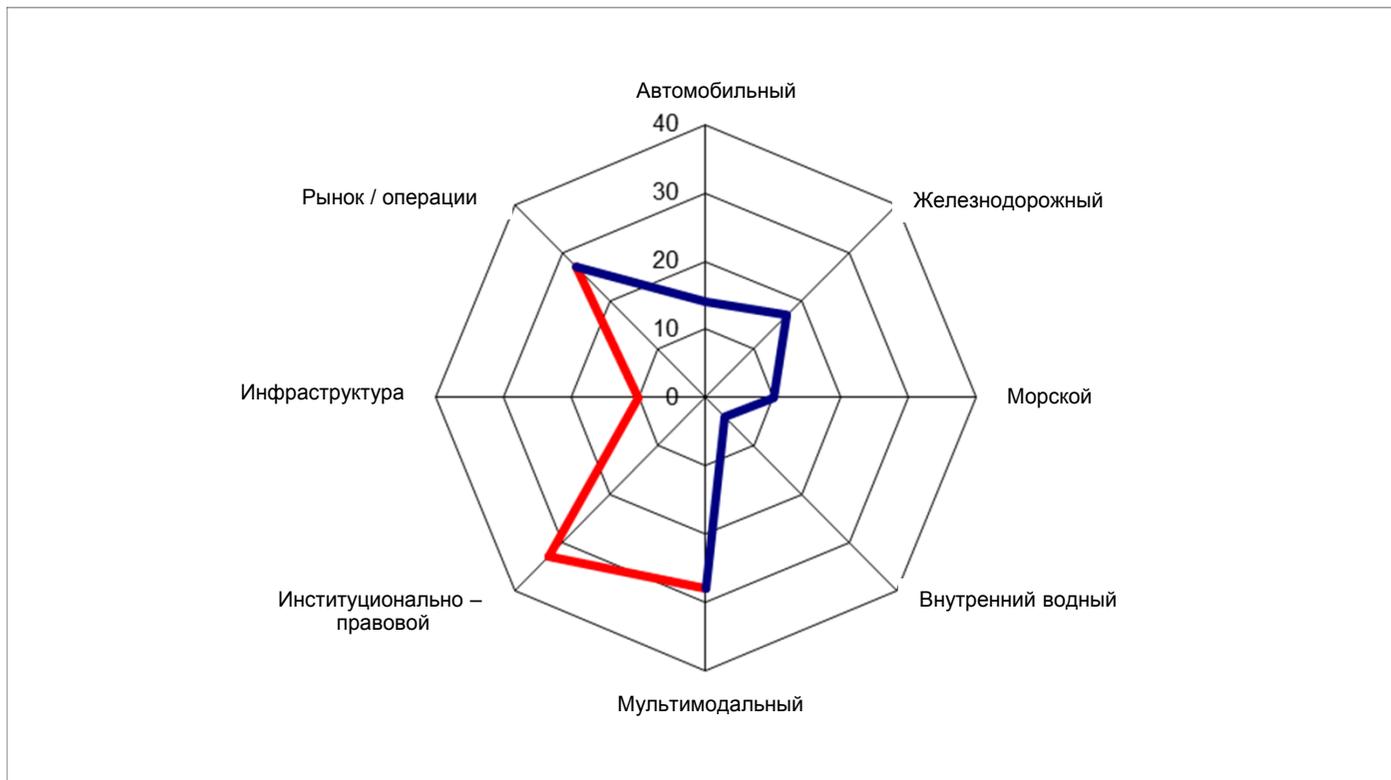
- Развитие стратегии внутренних водных путей
- Использование потенциала дунайских портов для логистических цепочек по направлению в / из Европы – кластеры
- Оптимизация наземных путей доступа к украинским портам на Дунае (приближая их к экономическим коридорам)
- Оптимизация тарифов в Одесской области
- Укрепление сотрудничества с Румынией в сфере морских перевозок – скоординированные действия – работа с глобальными судоходными компаниями
- Развитие контейнерных цепочек поставок на Днестре
- Восстановление судоходных шлюзов на Днестре
- Совершенствование регулирования и управления на речном транспорте
- Отладка институциональных параметров в стратегии развития внутренних водных путей
- Назначение представителей коммерческого департамента УЗ, портового сообщества Одесской области, таможни, Министерства инфраструктуры в состав мультимодальной рабочей группы.
- Обеспечение участия частного сектора в работе мультимодальной экспертной группы
- Обеспечение функционирования логистических цепочек для автомобиле- и машиностроения
- Обеспечение ж/д доступа к МЛЦ в а/п «Борисполь» и «Евротерминалу»
- Анализ спроса на создание нового МЛЦ вблизи Киева
- Пересмотр и актуализация административных, коммерческих и технических процедур УЗ на основе современных технологий ЭОД, избегая участия судоходных компаний в решении чисто железнодорожных проблем



Молдова

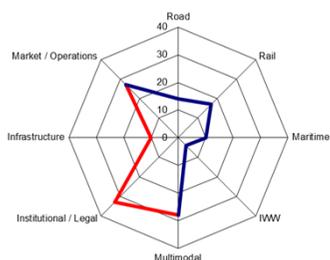
38

рекомендаций





Молдова: ключевые меры плана действий



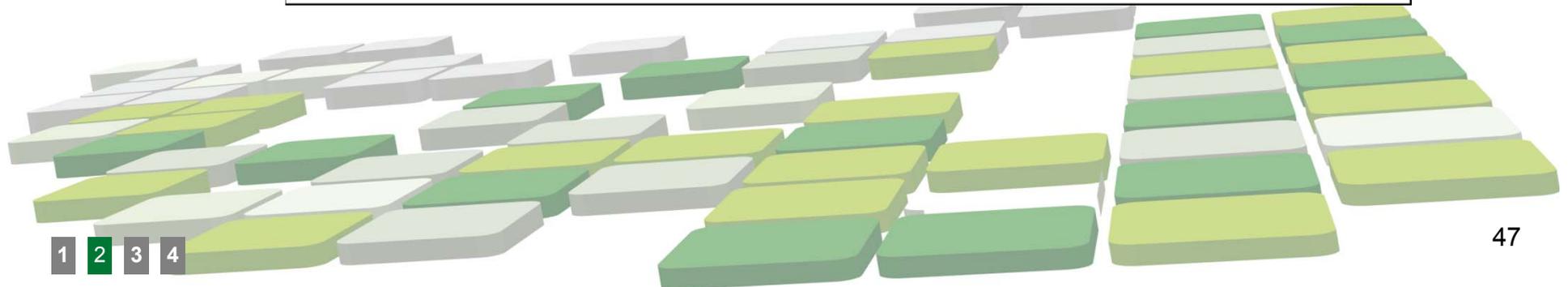
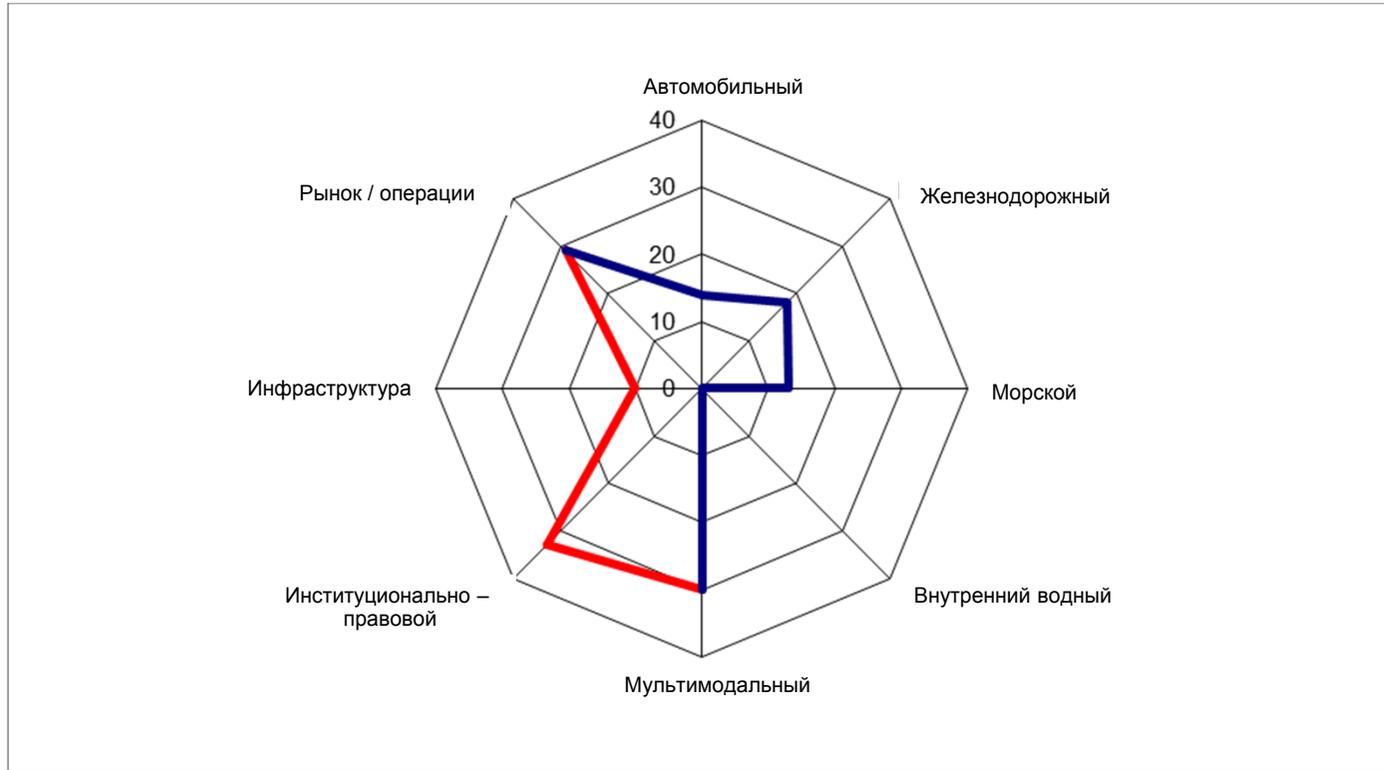
- Обеспечение соответствия положений дорожной карты Национальной логистической стратегии
- Реализация рекомендаций Национальной логистической стратегии
- Реализация обязательства в рамках транспортного процесса ВП
- Акцент на коридорах в рамках транспортного процесса ВП (хабы и линейная инфраструктура)
- Повышение роли порта Джурджулешты в логистике – портовые кластеры на Дунае
- Логическое разделение речных бассейнов в целях большей специализации
- Повышение уровня сотрудничества на Дунае
- Для Маркулешт - организация координационного органа с участием Министерства обороны (владельца земельного участка), Министерства экономики (отвечающего за развитие свободных экономических зон), Молдавских железных дорог и Министерства транспорта и дорожной инфраструктуры
- Привлечение инвесторов в аэропорт «Маркулешты»
- Практическое функционирование маршрутов ВП – политический диалог
- Продолжение выполнения рекомендаций EUBAM
- Развитие кадрового потенциала государственных институтов, отвечающих за транспортное планирование и разработку стратегий в логистике



Грузия:

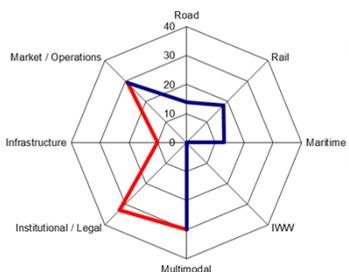
41

рекомендация





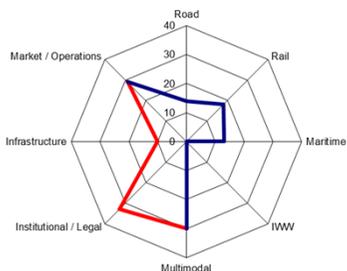
Грузия: ключевые меры плана действий



- Выполнение обязательств в рамках транспортного процесса ВП
- Акцент на коридорах в рамках транспортного процесса ВП (хабы и линейная инфраструктура)
- Развитие кадрового потенциала государственных институтов, отвечающих за транспортное планирование и разработку стратегий в логистике
- Содействие институциональному сотрудничеству между таможенными органами и экспедиторами в регионе
- Продолжение сотрудничества с Арменией и Азербайджаном по продвижению «единого окна» и совместного управления пунктами пересечения границы
- Реконструкция порта Поти - волнорез и углубление акватории
- Реализация планов по развитию порта
- Отход от частичной приватизации стратегической инфраструктуры (контейнерных терминалов)
- Работа над улучшением транспортных связей Поти и Батуми (Грузия) с международной сетью – морская граница с ЕС
- Разработка стратегии по развитию логистической инфраструктуры - схемы предоставления государственных субсидий



Грузия: ключевые меры плана действий



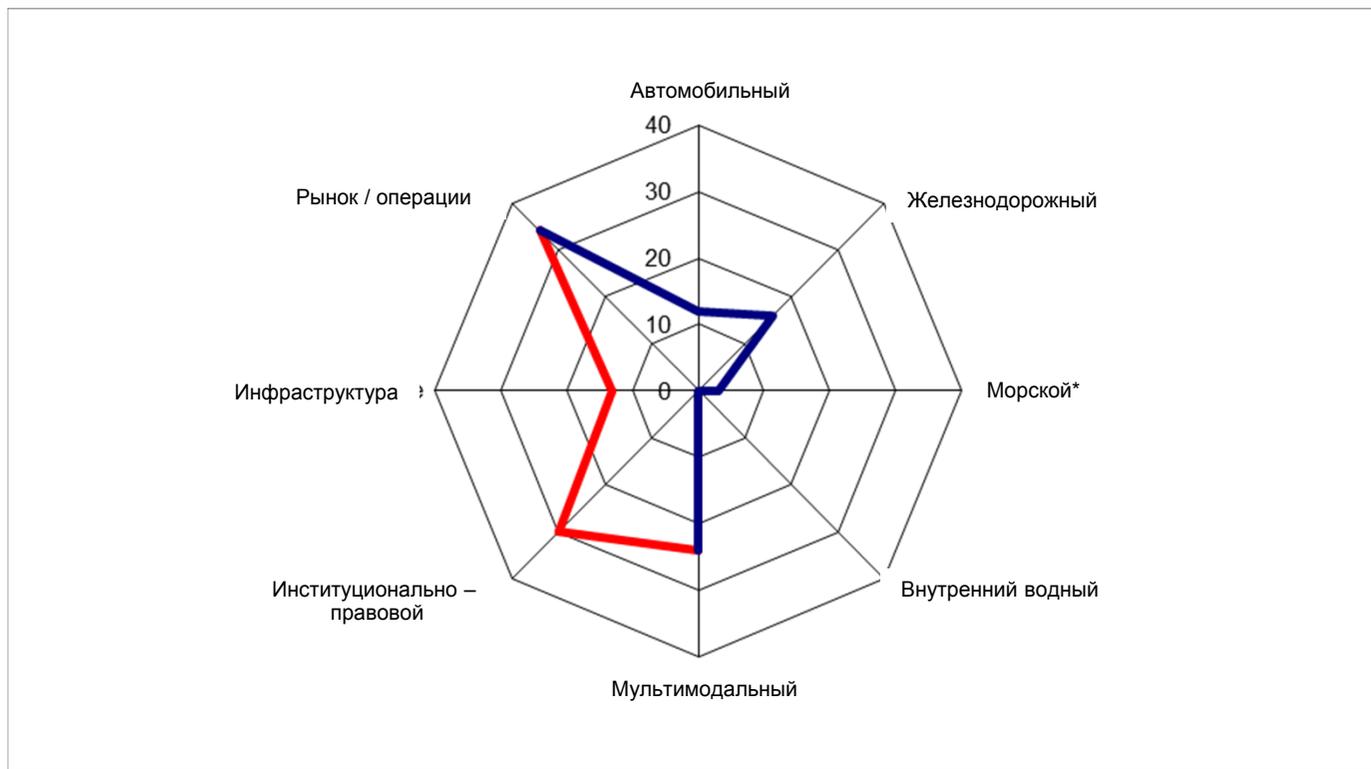
- Следование рекомендациям в отношении стратегии ВБ по развитию «зеленой логистики» для Грузии - расширение опыта в регионе
- Дальнейшее продвижение реализации проекта на площадке ТАМ/Вели в Тбилиси
- Расширение международного сотрудничества железных дорог (двусторонняя рабочая группа - техническая независимая экспертиза для проверки состояния вагонов после разгрузки и перед загрузкой в Ильичевске / Поти и Батуми)
- Сотрудничество с Азербайджаном и Арменией по продвижению маршрутных поездов
- Развитие новых маршрутов морских перевозок для грузовых автомобилей между Поти и Констанцей
- Работа по повышению качества транспортных услуг между Варной, Ильичевском и портами Грузии
- Ведущая роль в таможенной рабочей группе по проекту «Silk Wind»
- Создание межправительственной рабочей группы между Грузией и Азербайджаном



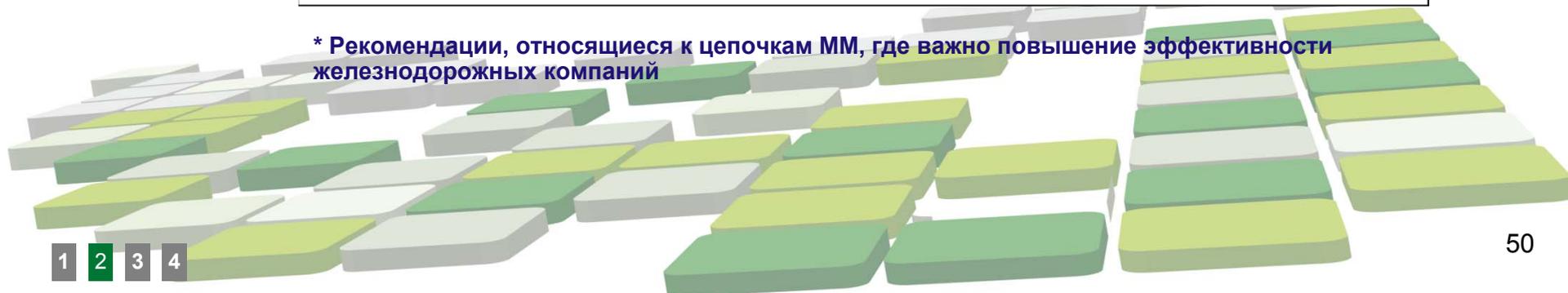
Армения

34

рекомендации

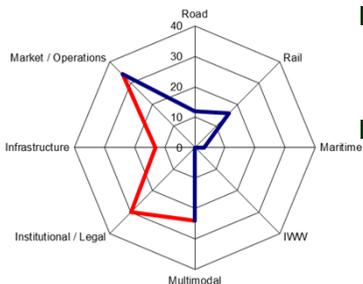


* Рекомендации, относящиеся к цепочкам ММ, где важно повышение эффективности железнодорожных компаний





Армения: ключевые меры плана действий



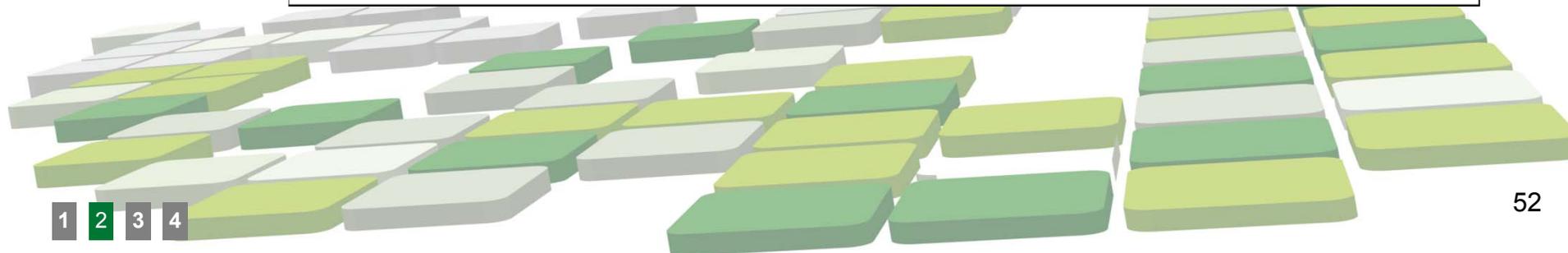
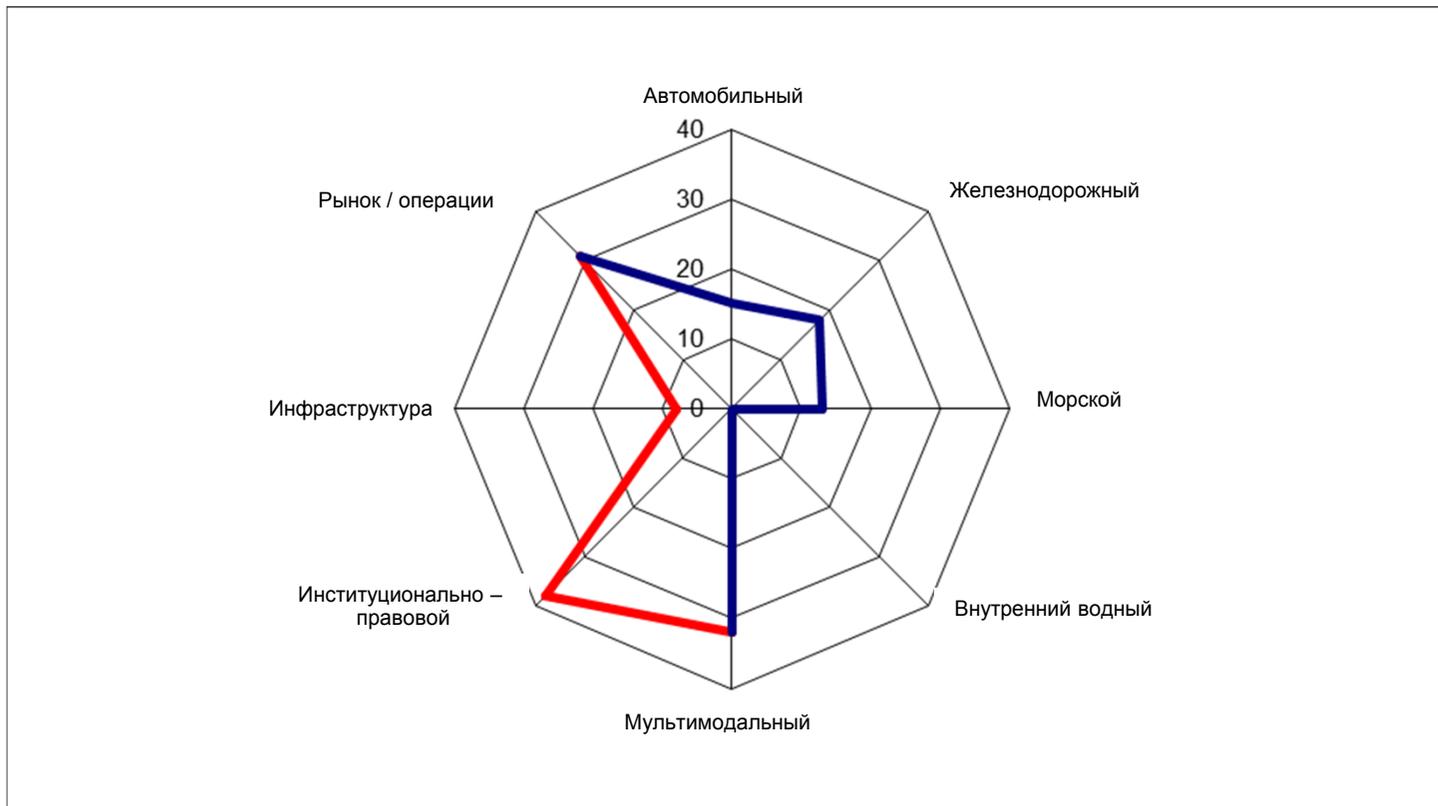
- Выполнение обязательств в рамках транспортного процесса ВП
- Акцент на коридорах в рамках транспортного процесса ВП (хабы и линейная инфраструктура)
- Развитие кадрового потенциала государственных институтов, отвечающих за транспортное планирование и разработку стратегий в логистике
- Продолжение работы над постоянным улучшением позиций в рейтингах эффективности логистики
- Продолжение таможенных реформ в направлении упрощения процедур при пересечении границ в регионе (при условии выполнения политических предпосылок)
- Отход от частичной приватизации стратегической инфраструктуры (контейнерных терминалов)
- Раскрытие транзитного потенциала региональных транспортных сетей (армяно-турецкая граница, железная дорога Армения-Азербайджан - при условии выполнения политических предпосылок)
- Мобилизация финансирования для организации транспортного доступа к МЛЦ в а/п «Звартноц»
- Продолжение усилий в направлении совершенствования международных пограничных пунктов пропуска на границе с Грузией
- Участие в инициативах по запуску маршрутных контейнерных поездов¹



Азербайджан

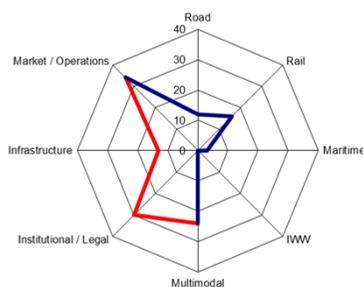
42

рекомендаций





Азербайджан: ключевые меры плана действий



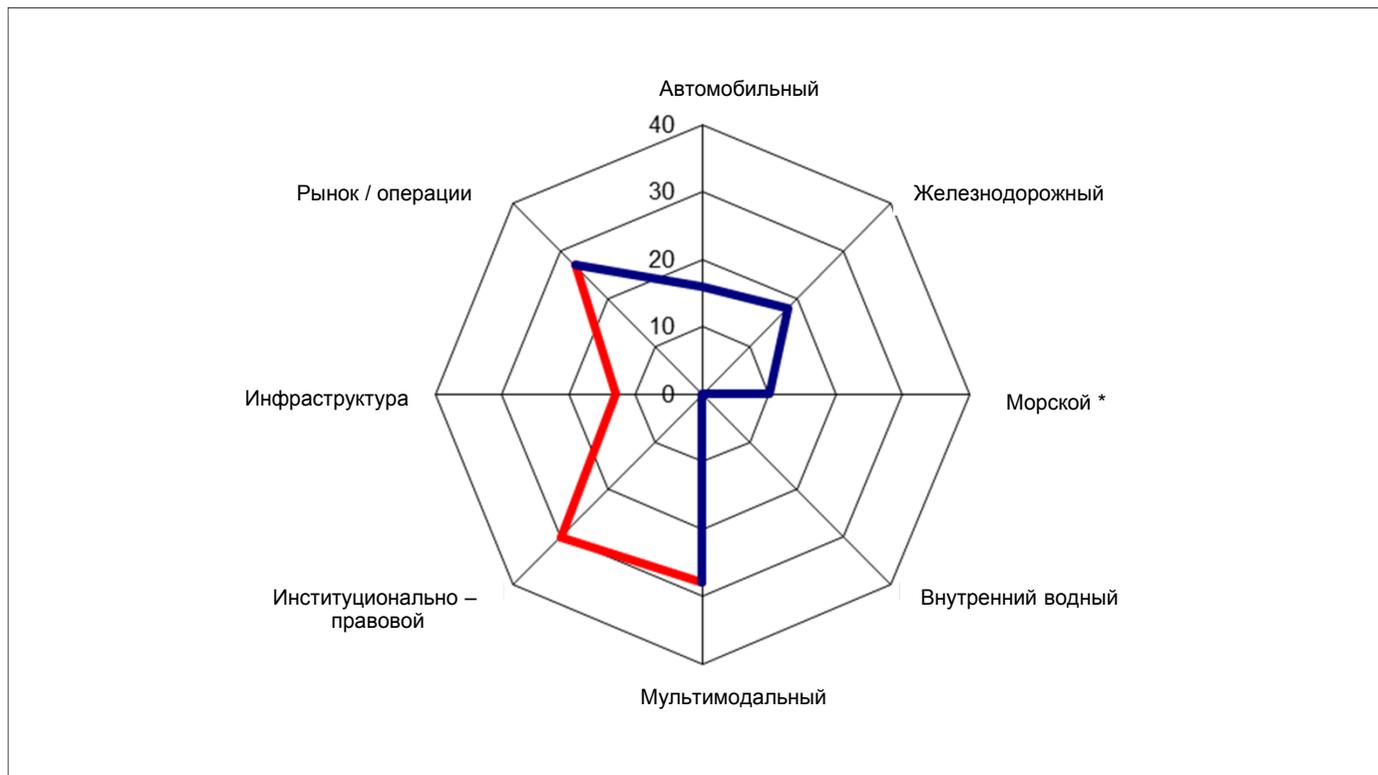
- Акцент на коридорах в рамках транспортного процесса ВП (хабы и линейная инфраструктура)
- Развитие кадрового потенциала государственных институтов, отвечающих за транспортное планирование и разработку стратегий в логистике
- Работа по улучшению показателей эффективности логистики (создание благоприятных условий)
- Создание систем информационного обслуживания для портов Каспийского моря
- Обеспечение своевременного завершения строительства порта в пос. Алят
- Сотрудничество с соседними странами в рамках инфраструктурных проектов
- Сотрудничество с Турцией, Казахстаном, Туркменистаном по развитию услуг Ро-Ро
- Принятие решений о системе государственных субсидий для создания логистического центра в Аляте
- Координация планов развития инфраструктуры с портом (расположение контейнерного терминала)
- Мониторинг эффективности системы «единого окна»
- Внедрение электронной подписи
- Сотрудничество с Грузией по запуску контейнерного блок-поезда
- Реализация плана действий в отношении проекта «Silk Wind»



Казахстан

39

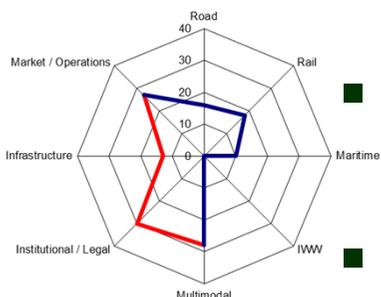
рекомендаций



* Рекомендации, относящиеся к цепочкам ММ, где важно повышение эффективности железнодорожных компаний



Казахстан: ключевые меры плана действий



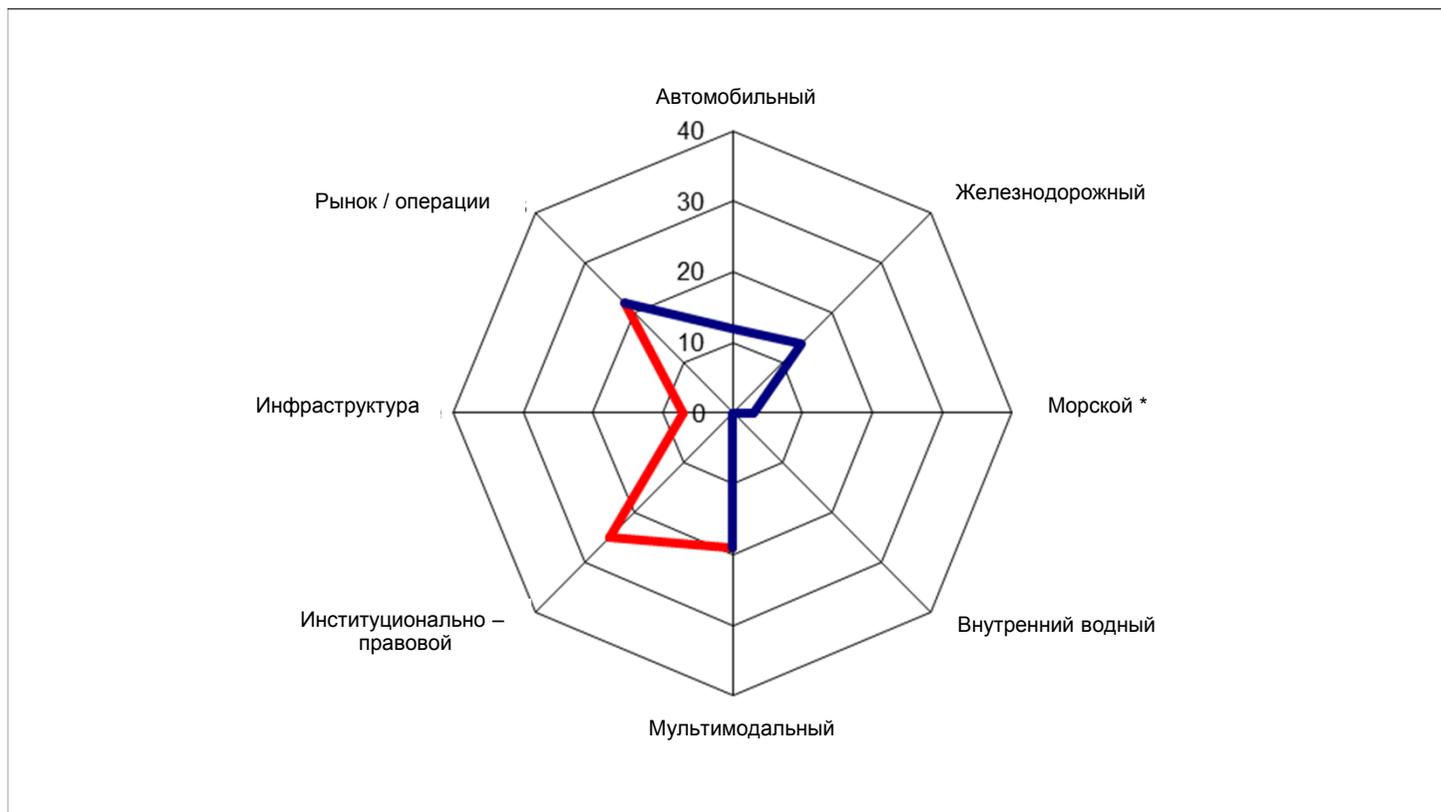
- Работа по улучшению показателей эффективности логистики (создание благоприятных условий, порты захода)
- Развитие кадрового потенциала государственных институтов, отвечающих за транспортное планирование и разработку стратегий в логистике
- Реализация плана действий, предусмотренного национальной транспортно-логистической стратегией
- Сотрудничество с соседними странами ТРАСЕКА Каспийского региона по созданию систем информационного обслуживания портов
- Продолжение развития интермодальной инфраструктуры
- Ведущая роль в рабочей группе по вопросам реализации проекта «Silk Wind»
- Реализация плана действий в отношении проекта «Silk Wind»
- Целенаправленное улучшение инфраструктурных, операционных и коммерческих процессов в порту Актау
- Развитие сотрудничества с ЦАРЭС
- Работа над созданием устойчивых цепей логистики в направлении Восток-Запад
- Консолидация регулярных поездов в меньшем числе терминалов



Кыргызстан

27

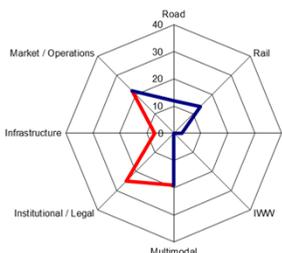
рекомендаций



* Рекомендации, относящиеся к цепочкам ММ, где важно повышение эффективности железнодорожных компаний



Кыргызстан: ключевые меры плана действий



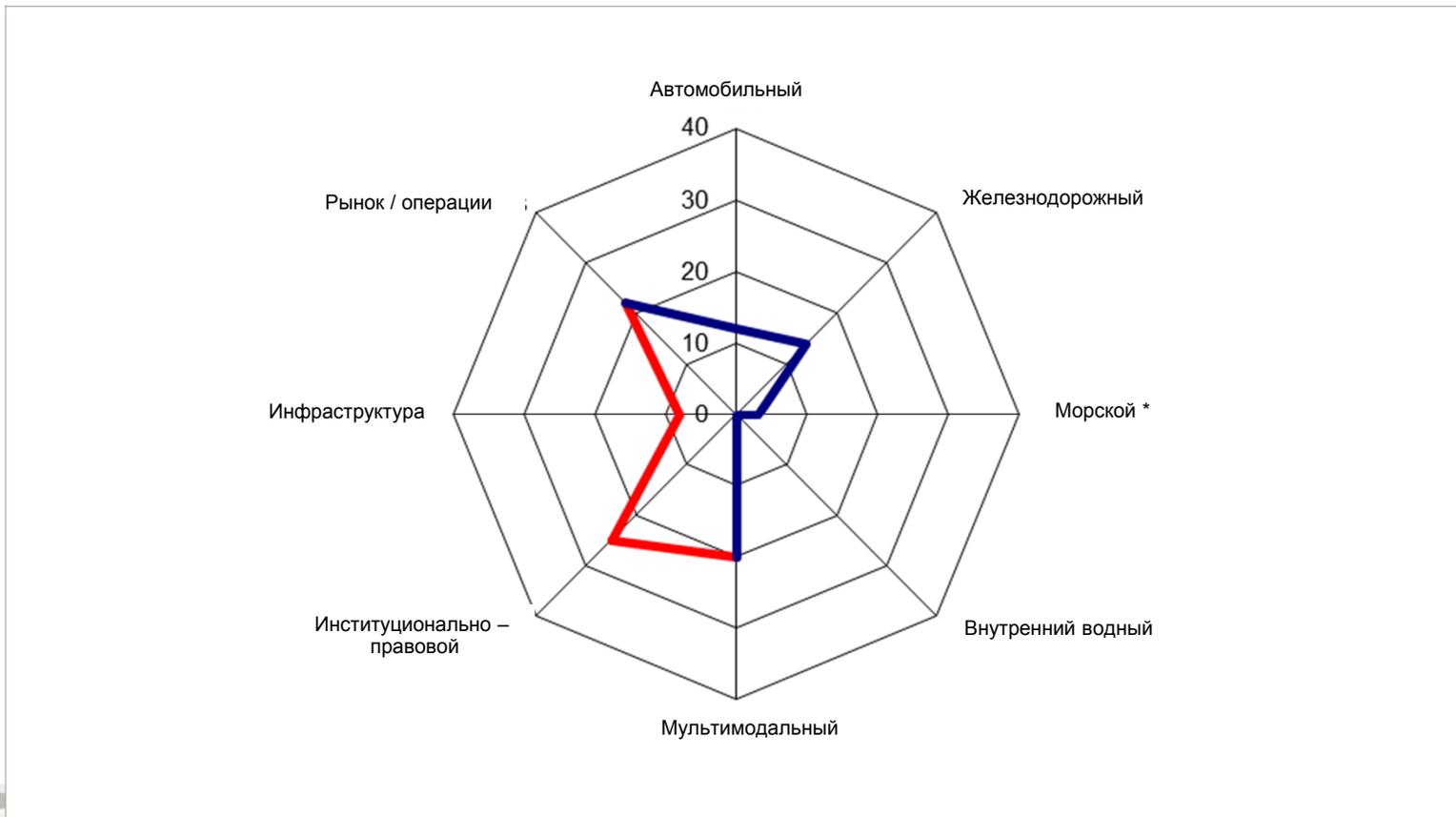
- Улучшение показателей эффективности логистики (пункты пересечения границ)
- Развитие кадрового потенциала государственных институтов, отвечающих за транспортное планирование и разработку стратегий в логистике
- Создание региональных логистических цепочек - доступ к основным маршрутам в качестве фидеров
- Расширение сотрудничества в рамках Схемы ЦАРЭС
- Определение конкретного местоположения и границ участка для создания логистического центра в Оше
- Развитие логистических центров вокруг промышленных центров и крупных городов
- Развитие транспортной инфраструктуры для логистического хаба
- Внедрение эффективного программирования, планирования и бюджетирования в сфере управления в автодорожном секторе
- Содействие развитию транзита и трансграничной торговли за счет взаимосвязанности транзитных информационных систем
- Постепенное сокращение существующих препятствий в области транзита для грузовых автомобилей
- Создание новых и укрепление существующих альянсов с международными экспедиторскими и железнодорожными компаниями
- Совершенствование трансграничных автомобильных и железнодорожных путей сообщения регионального значения (Ферганская долина)



Таджикистан

28

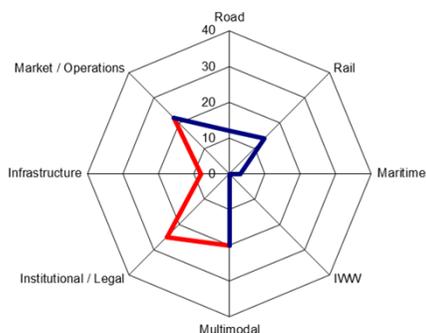
рекомендаций



* Рекомендации, относящиеся к цепочкам ММ, где важно повышение эффективности железнодорожных компаний



Таджикистан: ключевые меры плана действий



- Установление профессиональных стандартов для отечественных водителей грузовиков
- Развитие кадрового потенциала государственных институтов, отвечающих за транспортное планирование и разработку стратегий в логистике
- Определение роли экспедиторов, в отличие от транспортных посредников
- Внедрение взаимосвязей сетей с логистическими хабами
- Внедрение подходящих схем ГЧП для логистических центров
- Фокусирование на приемлемых стратегиях технического обслуживания и финансирования для логистических центров (схема государственных субсидий)
- Принятие решения в отношении железнодорожного доступа к логистическому центру в Пяндже
- Контроль за выполнением положений нового таможенного кодекса
- Активизация работы с ЦАРЭС в отношении хабов, совершенствование существующих автомобильных и железнодорожных связей
- Совершенствование трансграничных автомобильных и железнодорожных путей регионального значения (Ферганская долина)
- Содействие развитию транзита и трансграничной торговли за счет взаимосвязей транзитных информационных систем (таможенное сотрудничество)
- Развитие логистических центров в узловых точках и промышленных районах
- Сотрудничество с соседними странами в области создания экономических коридоров

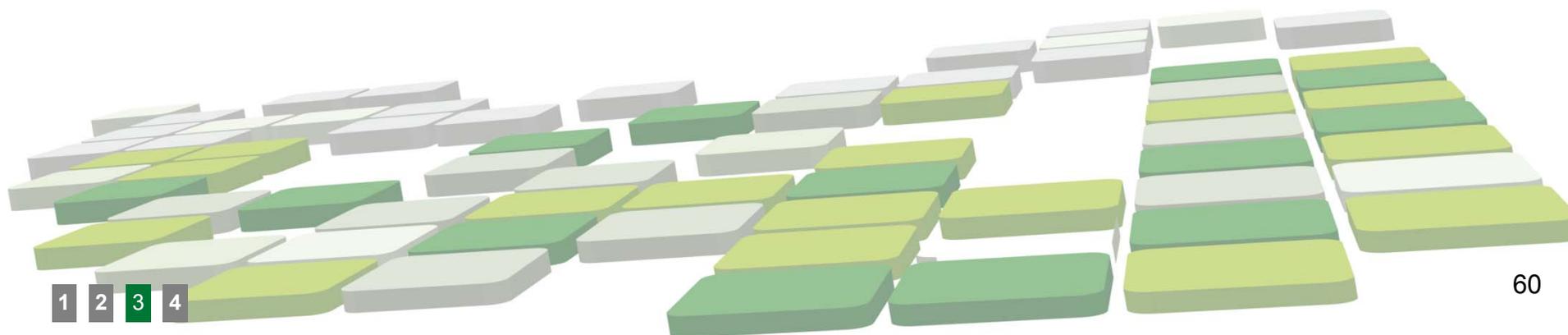


1 «LOGMOS»: краткий обзор

2 Мастер-план

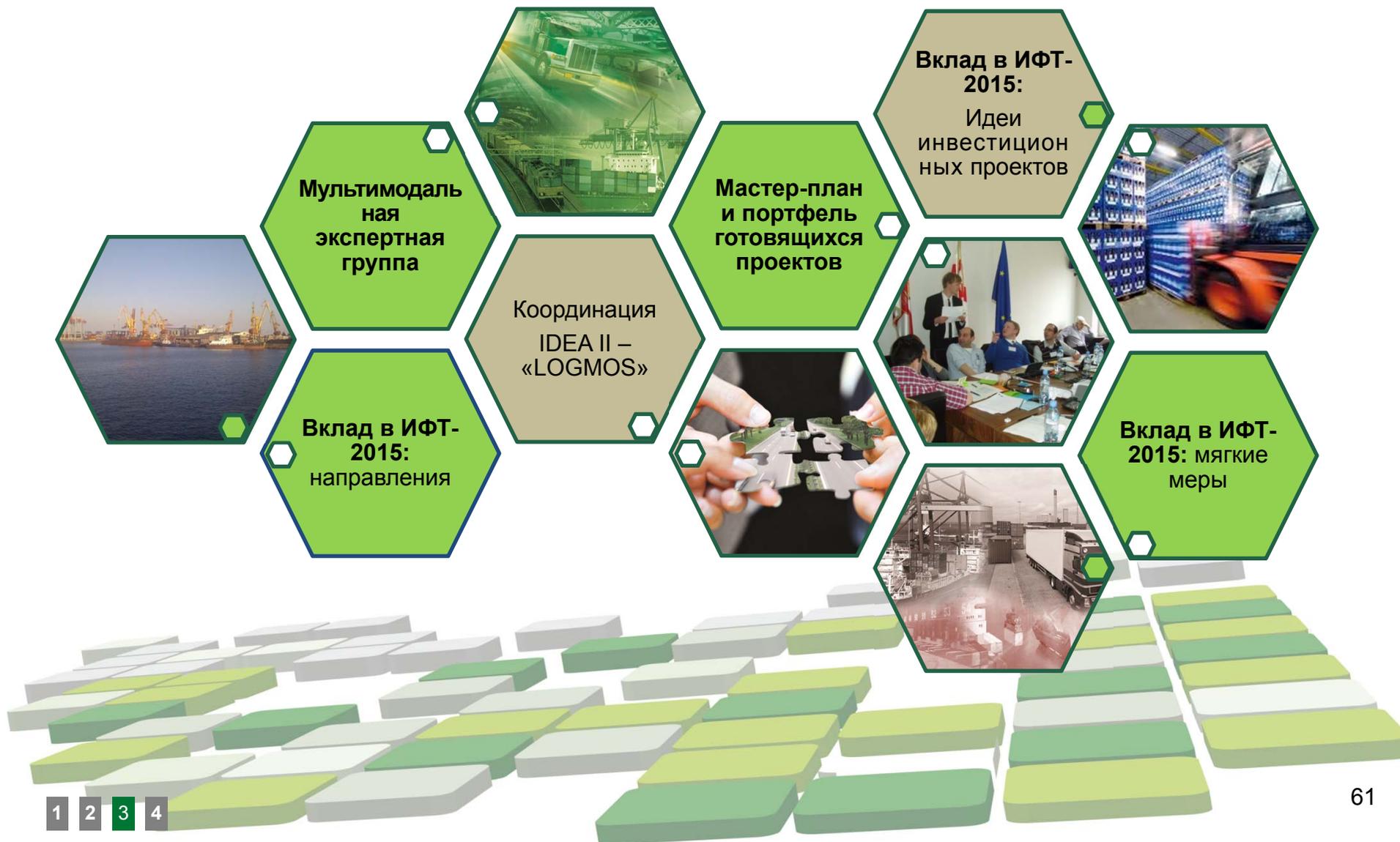
3 Вклад в подготовку ИФТ

4 Дополнительная информация





Вклад в подготовку ИФТ





Мастер-план и портфель готовящихся проектов

- Создание условий
- Документирование обязательств стран
- Определение направлений развития
- Руководящие принципы или определение проектов

- Транспорт ЕПС
- Приоритизация проектов ТРАСЕКА
- Портфель проектов для ИФТ
- Собственные проекты стран

- Поддержка этих процессов на двустороннем и региональном уровне
- Содействие диалогу с МФУ



Координация деятельности «IDEA II» – «LOGMOS»

Осуществление регулярной координации и сотрудничества



- Координация методологии (напр., МКА в рамках мастер-плана и приоритизационной оценки «IDEA»)
- Координация обращений к бенефициарам (напр., запросы по сбору данных, обмен правовой информацией)
- Проекты «LOGMOS» в рамках ИФТ
- Совместные и следующие друг за другом совещания
- Модель TRACECA для транзита через Украину
- Модель TRACECA для мастер-плана (напр., автодороги, железные дороги в дополнение к контейнерным грузопотокам)
- Концепции обучения и развития персонала
- Мультимодальная экспертная группа – принципы и эксперты



Вклад в подготовку ИФТ-2015: направления

Возможные инвестиционные проекты для ИФТ

Государственное финансирование

(в т.ч., при возможном участии МФУ) улучшения доступа к национальным транспортным сетям железнодорожным и автомобильным транспортом

Одесса и Киев / Борисполь, Украина;
Молдова, Маркулешты;
Звартноц, Армения;
Нижний Пяндж, Таджикистан

- Разработка инструментов для поощрения инвестиций (приобретение земли и подготовки территории, доступ к инженерным коммуникациям)



Демонстрация лучших практик ТРАСЕКА и лучших международных практик

- Создание Международного логистического центра в а/п «Звартноц»
- Докладчик из государства-члена ЕС по лучшей практике
- Разработка ВБ стратегии «зеленой логистики» для Грузии



Необходимое финансирование / содействие для пилотных проектов

- Расширение порта Актау, развитие причалов, возможности обслуживания регулярных железнодорожно-паромных, контейнерных и Ро-Ро перевозок
 - + новый ж/д терминал;
 - Включение относительно небольших подъездных дорог / железнодорожных веток к логистическим центрам в широкомасштабные инфраструктурные проекты

Новая подъездная автодорога (5 км) и 1,5 км железнодорожной линии «Евротерминал», Одесса / Одесский порт;

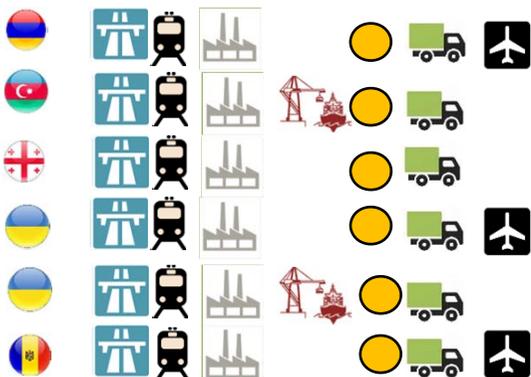
Подъездная автодорога (1,5 км) к логистическому центру Маркулешты;

Новая подъездная автодорога и железнодорожная линия в аэропорт «Звартноц», и т.д.)



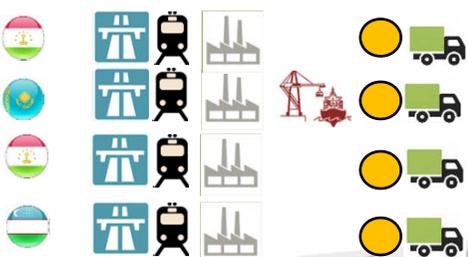
Инвестиционные пилотные проекты для портфеля проектов

ВП

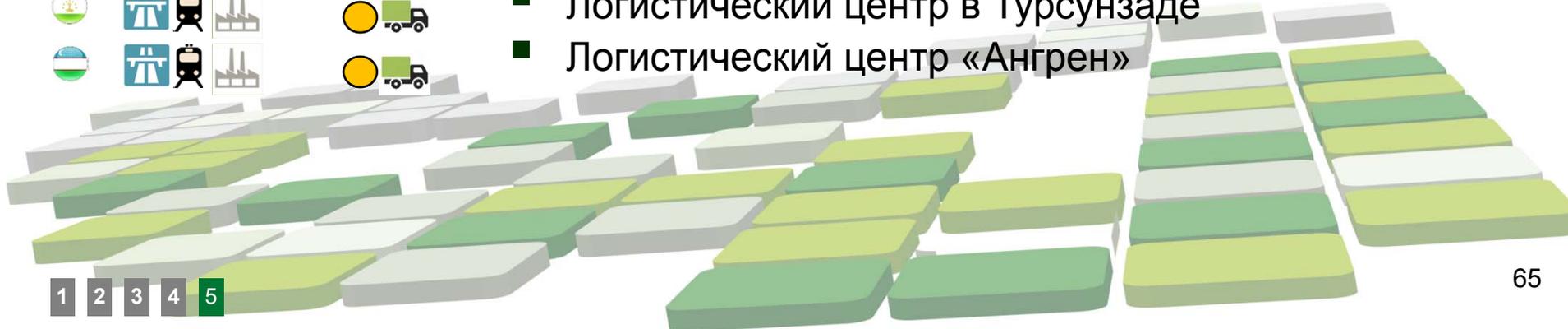


- Логистический центр в а/п «Звартноц», Ереван
- Логистический центр в Аляте, Баку
- Логистический центр в Тбилиси
- Логистический центр в международном аэропорту «Борисполь», Киев
- Логистический центр «Евротерминал», Одесса
- Международный аэропорт «Маркулешты»

Центральная Азия



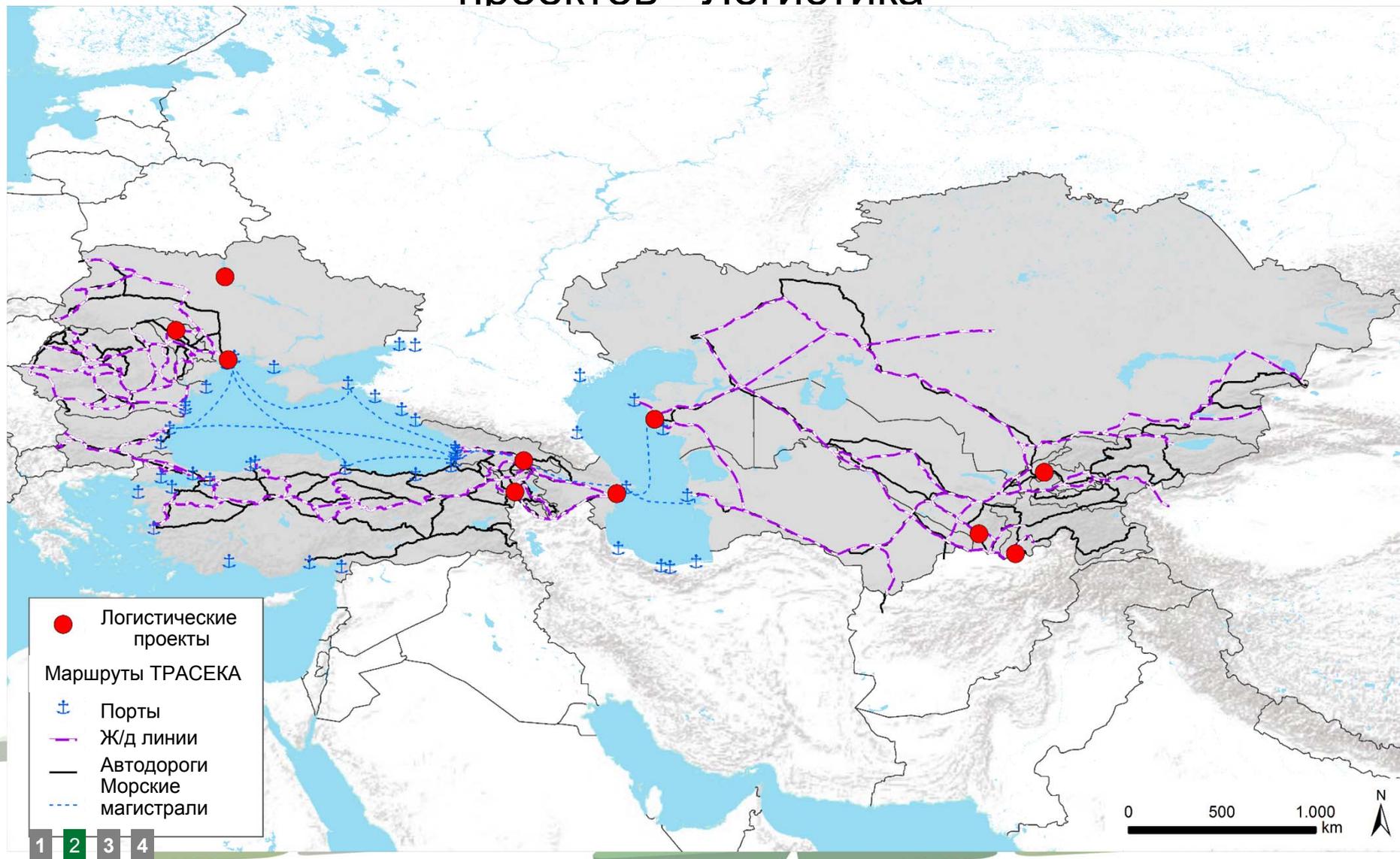
- Логистический центр «Нижний Пяндж»
- Логистический центр в Актау
- Логистический центр в Турсунзаде
- Логистический центр «Ангрен»



1 2 3 4 5

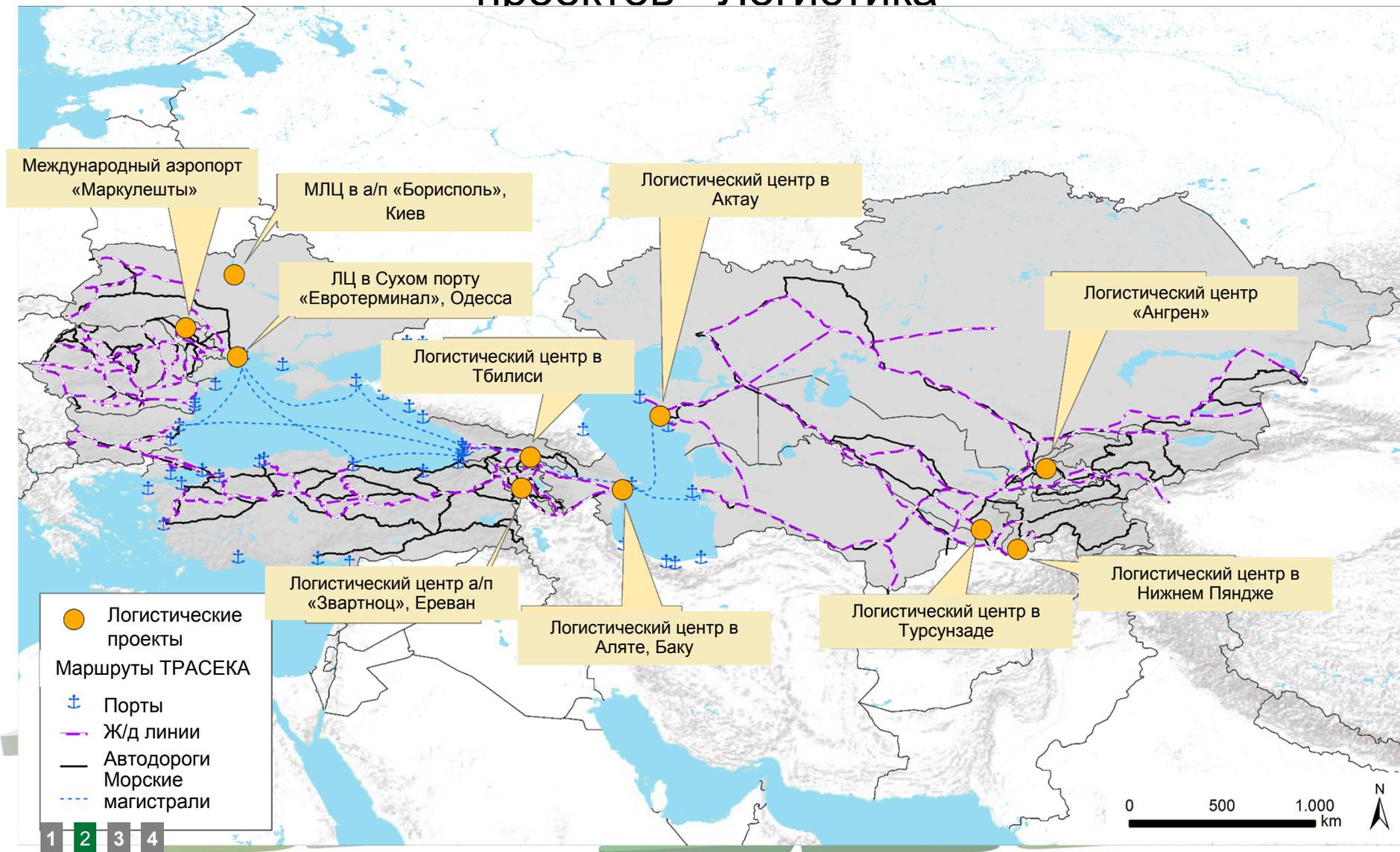


Инвестиционные пилотные проекты для портфеля проектов - Логистика





Инвестиционные пилотные проекты для портфеля проектов - Логистика





Идеи инвестиционных проектов для включения в портфель проектов



- Совершенствование таможенных ИТ-систем и аппаратной части
- Аппаратные и оптические кабели для таможенных центров управления рисками и обмена информацией
- Совершенствование сообщения с логистическими центрами и хабами
- Выявление инвестиционных потребностей с точки зрения автотранспортной безопасности
- Выявление инвестиционных потребностей с точки зрения морской безопасности
- Паромы Ро-Ро для Каспийского и Черного моря



ВП



- Строительство железнодорожного доступа и сортировочных объектов в «Евротерминале», Одесса



- Создание логистических центров на Днестре



- Целенаправленные улучшения на Нижнем Дунае (судоходные условия)



- Восстановление инфраструктуры основной сети, вкл. аварийно-восстановительные работы



- Модернизация ж/д сети и ж/д операций



- Грузовой подвижной состав



- Расширение сортировочных мощностей и организация конкурентоспособного железнодорожного сообщения в Одесском порту – для поездов «Викинг»



- Восстановление судоходных шлюзов на Днестре



- Улучшение доступа к портам



- Волнолом и дноуглубительные работы в подходном канале и акватории порта Поти



- Строительство перевалочных мощностей Ро-Ла в Батуми



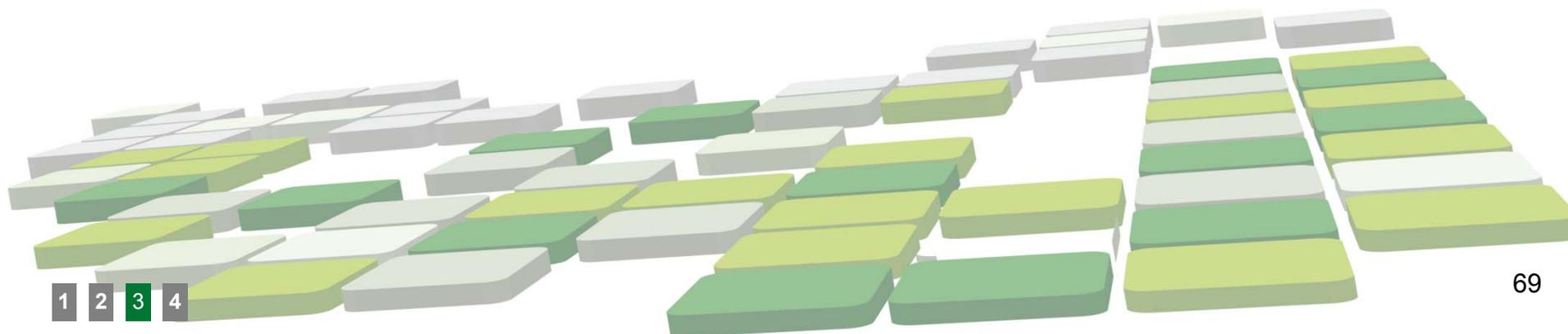
Идеи инвестиционных проектов для включения в портфель проектов

Центральная Азия

- Строительство второй ramпы / моста в Актау
- Расширение сортировочной станции в Актау
- Выделение или строительство специального Ро-Ро причала в Актау
- Приоритетность дноуглубительных работ в подходном канале порта Туркменбаши

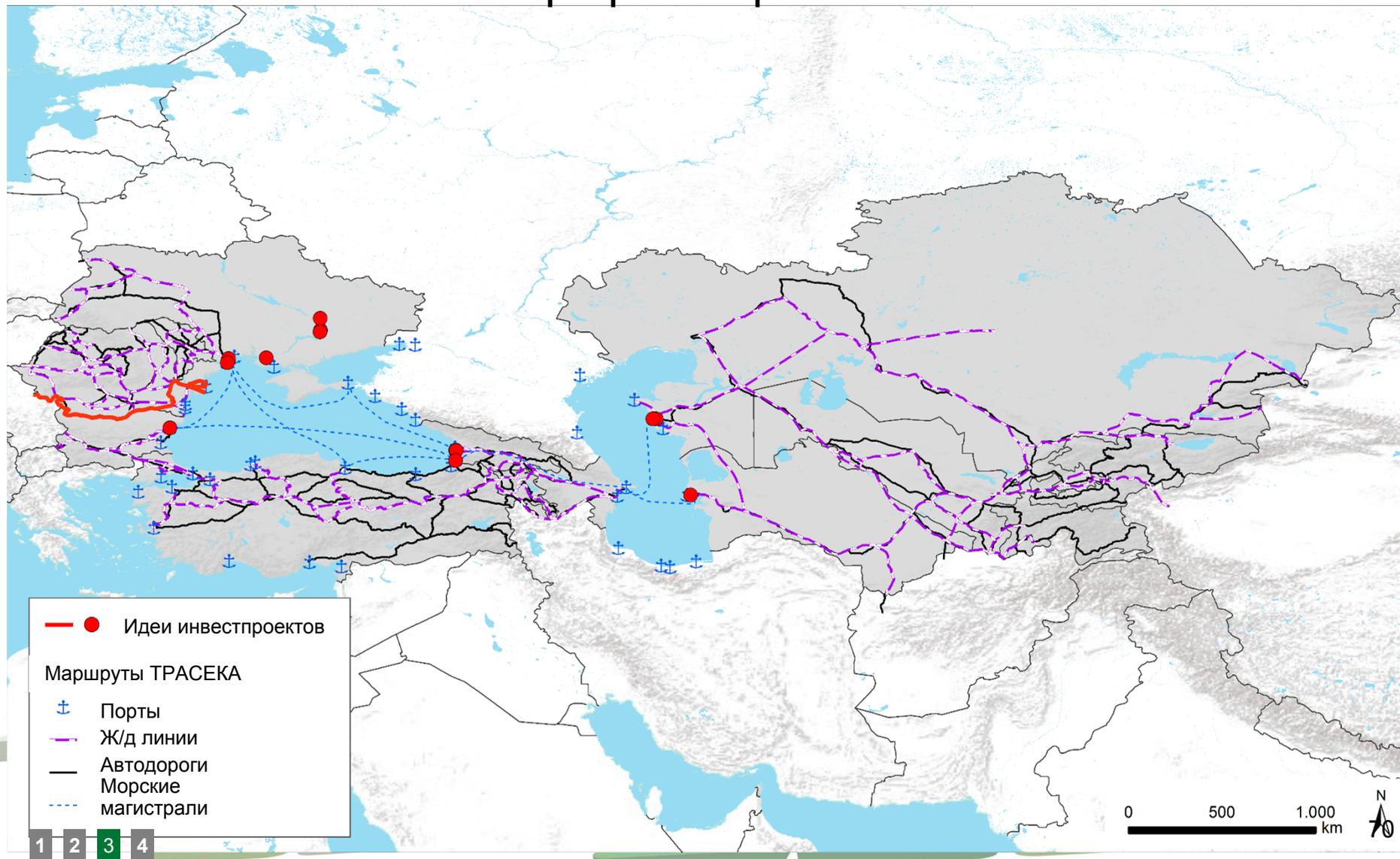
ЕС

- Реконструкция паромного комплекса в Варне
- Совершенствование судоходства на Дунае



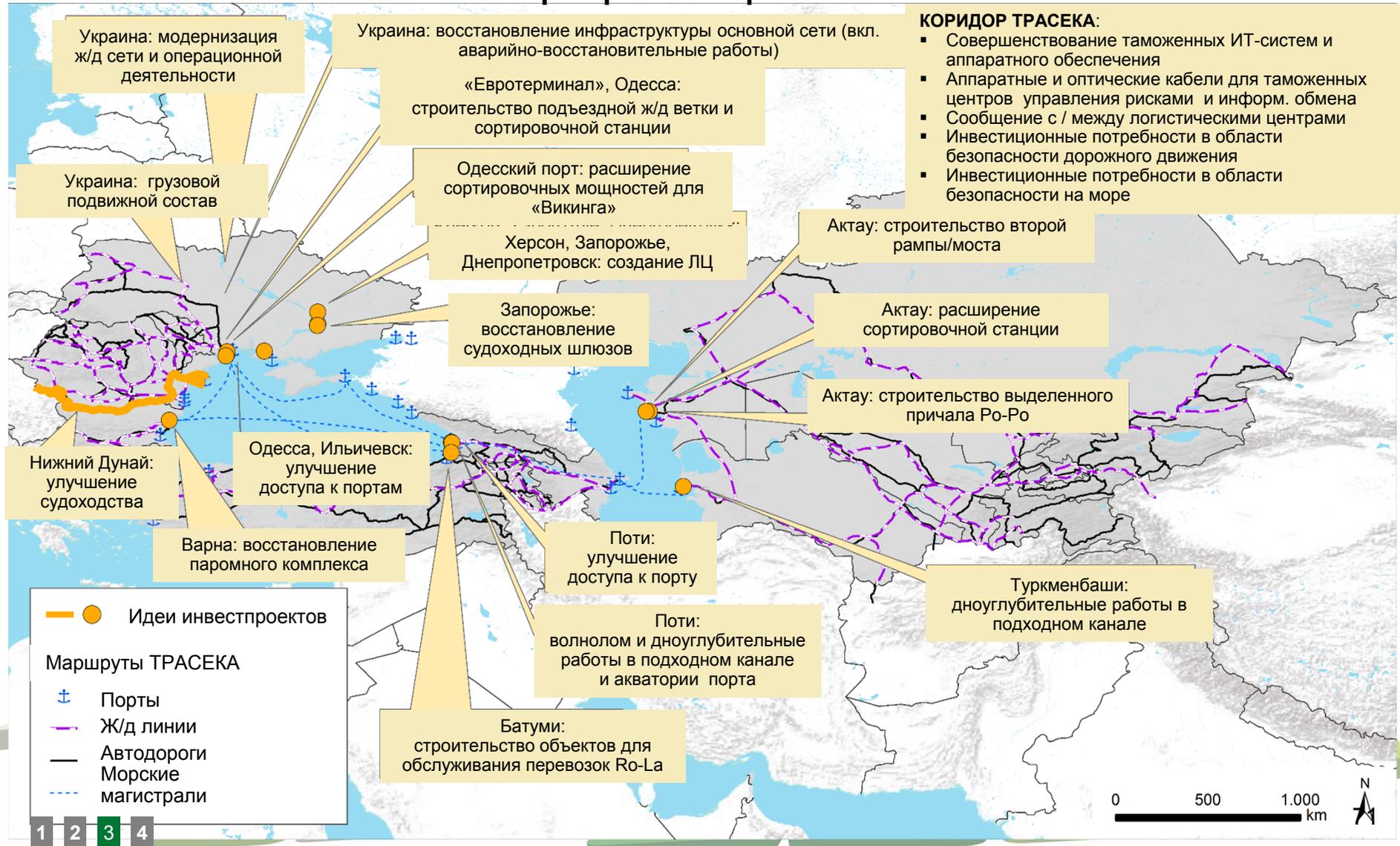


Идеи инвестиционных проектов для включения в портфель проектов





Идеи инвестиционных проектов для включения в портфель проектов



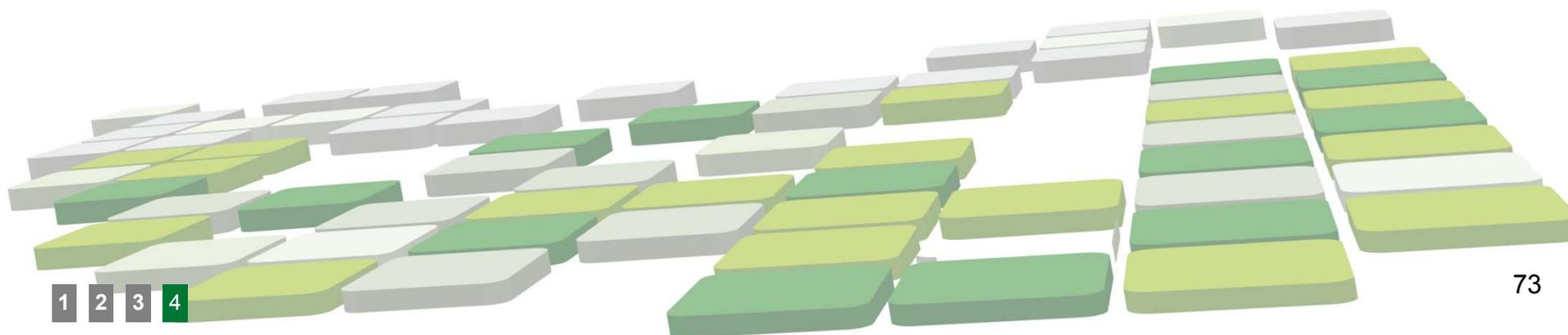


Предложение мягких мер для включения в портфель проектов

-  ■ **Продвижение проекта «Silk Wind»** – технический уровень (сотрудничество таможенных органов – проект плана действий готов)
-  ■ **Содействие развитию ж/д торговли и перевозок** – участие железных дорог в логистических цепочках
-  ■ **Развитие портовых кластеров** на Нижнем Дунае
-  ■ **Продвижение ГЧП** в цепочках поставок и мультимодальной логистике
-  ■ **Сотрудничество с частным сектором** в сфере **развития торговли**
-  ■ **Элементы «зеленой логистики» / устойчивого транспорта** в национальных стратегиях
-  ■ **Измерение эффективности коридора** – методология TRAX
-  ■ **Укрепление кадрового потенциала** в сфере торговли и транспорта
-  ■ **Содействие Украине** в разработке стратегии развития внутренних водных путей



- 1 «LOGMOS»: краткий обзор
- 2 Мастер-план
- 3 Вклад в подготовку ИФТ
- 4 **Дополнительная информация**



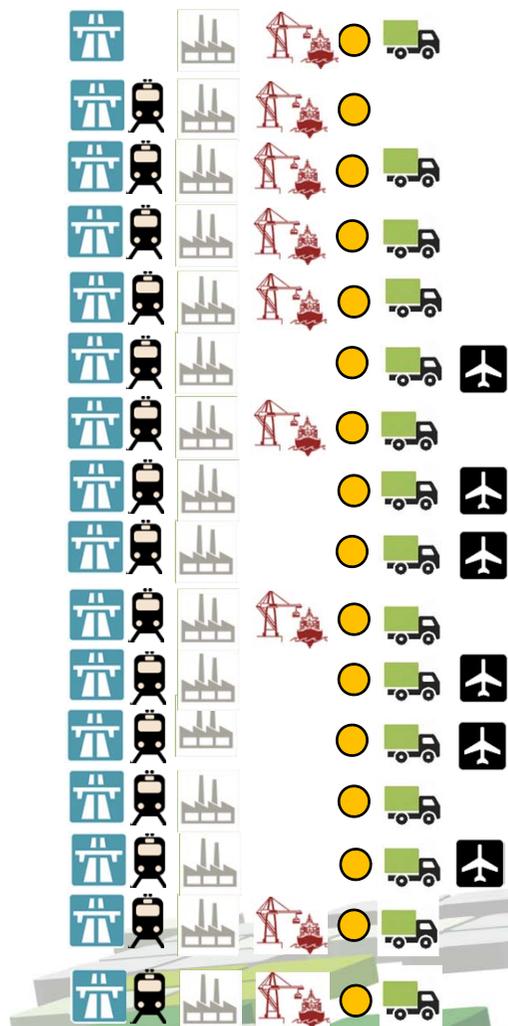


Дополнительная информация





Пилотные проекты «LOGMOS»



- Ро-Ро: Баку-Туркменбаши и Баку-Актау
- Ж/д-паромные линии: Баку-Туркменбаши и Баку-Актау
- Улучшение сообщения по ММ на Черном море
- «Silk Wind»
- Блок-поезд Поти-Баку
- Логистический центр в а/п «Звартноц», Ереван
- Логистический центр в Аляте, Баку
- Логистический центр в Тбилиси
- Логистический центр в а/п «Борисполь», Киев
- Логистический центр «Евротерминал», Одесса
- Международный аэропорт «Маркулешты»
- Логистический центр в Оше
- Логистический центр «Нижний Пяндж»
- Логистический центр в Навои
- Логистический центр в Актау
- Логистический центр в Туркменбаши



Улучшение существующих судоходных линий: Баку-Туркменбаши



Этот транспортный маршрут имеет **большое значение** для обеспечения железнодорожного доступа к внутриконтинентальным странам **Центральной Азии** и предоставления им **выхода к Каспийскому морю**. Проект направлен на обеспечение **регулярности графика обслуживания** и **повышение пропускной способности инфраструктуры**.

Акцент на контейнерных и Ро-Ро перевозках (грузовики TIR и прицепы).

Ожидаемые выгоды:

- повышение регулярности и надежности;
- улучшение координации перевозок между портовыми, железнодорожными компаниями и ведомствами по упрощению процедур торговли
- повышение эффективности эксплуатации существующего и будущего железнодорожно-паромного флота
- 1 п 2 е 3 д 4 втотранспорта от автомобильных дорог на морские магистрали

Динамика соответствия МКА 2011-2013 гг.:

	Макро	Микро
Ро-Ро	79%-82%	82%-84
Ж/д	88%-86%	86%-84%

Регион:	Каспийское море
Страны:	Азербайджан, Туркменистан
Морские порты:	Баку (AZ), Туркменбаши (TM)
Виды транспорта:	Мультимодальные перевозки на основе морских (вагоны, грузовые автомобили/прицепы, лайнеры и торговые контейнеры)
Тип:	Мягкие меры + инвестиции

Основные заинтересованные стороны:

- Государственная служба морского и речного транспорта Туркменистана (ГС МРТТ)
- Азербайджанское государственное каспийское морское пароходство (КАСПАР)
- Азербайджанские железные дороги (ADY)
- Министерство железнодорожного транспорта Туркменистана
- Международный морской торговый порт Туркменбаши (ММТПТ)
- Бакинский международный морской торговый порт (БММТП)

Дополнительные заинтересованные стороны :

- Турецкая ассоциация автоперевозчиков и автотранспортные компании



Улучшение существующих судоходных линий: Баку-Туркменбаши (2)



Краткосрочная перспектива Годы 1-2

- фиксированное **расписание** и окна швартовки;
- **упрощение процедур пересечения границ** и осуществление свободной практики
- **улучшение координации** и предварительный обмен информацией;
- привлечение **трафика Ро-Ро**;
- **модернизация порта Туркменбаши** в соответствии с планами развития от 2011 г.
- **аоддержка существующих операций по обработке контейнеров** в Бакинском морском порту до их перевода в Алят.

Среднесрочная перспектива Годы 3-5+

- реализация **эффективной, скоординированной и ориентированной на клиента эксплуатации** существующего / будущего флота на основе опыта и лучших практик;
- анализ **возможностей сотрудничества** (например, создания СП) между бывшим КАСПАР, ГС МРТТ и турецкими компаниями в рамках реализации новой услуги по перевозкам Ро-Ро на Каспии;
- осуществление **линейных контейнерных перевозок** с использованием подходящих судов нужного тоннажа на базе **регулярного расписания** между Баку и Туркменбаши.

Соответствующие инвестиции

- **Дноуглубительные работы** в подходном канале, работы по расширению и реконструкция рампы в морском порту Туркменбаши.
- Техническое обслуживание **оборудования для обработки контейнеров** в морском порту Баку (оценивается на уровне 250 000 евро).
- Ускоренное осуществление **дноуглубительных и других строительных работ** в поселке Алят, где будет расположен новый бакинский порт; дноуглубительные работы должны будут проводиться регулярно.
- Инвестиции в строительство **паромных судов** для перевозок Ро-Рах и их техническое обслуживание.



Улучшение существующих судоходных линий: Баку-Актау

Динамика соответствия МКА 2011-2013 гг.:

	Макро	Микро
Ро-Ро	76%-86%	77%-87%
Ж/д	90%-83%	90%-82%



Регион:	Каспийское море
Страны:	Азербайджан, Казахстан
Морские порты:	Баку (AZ), Актау (KAZ)
Виды транспорта:	Мультимодальные перевозки на основе морских (вагоны, грузовые автомобили/прицепы, лайнеры и торговые контейнеры)
Тип:	Мягкие меры + инвестиции

Основные заинтересованные стороны:

- Азербайджанское государственное каспийское морское пароходство (КАСПАР)
- Азербайджанские железные дороги (ADY)
- Национальная железнодорожная компания Казахстана (КТЖ)
- Бакинский международный морской торговый порт (БММТП)
- Актауский международный морской торговый порт (АММТП)

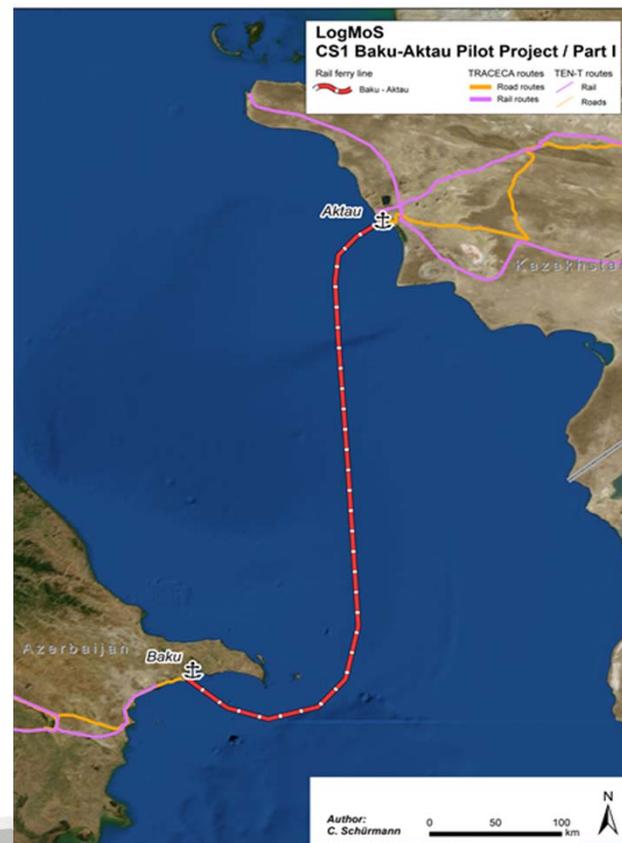
Дополнительные заинтересованные стороны:

- Турецкая ассоциация автоперевозчиков и автотранспортные компании
- «Казмортрансфлот» (КМТФ)

Ожидаемые выгоды:

- повышение регулярности и надежности;
- улучшение координации перевозок между портовыми, железнодорожными компаниями и ведомствами по упрощению процедур торговли
- повышение эффективности эксплуатации существующего и будущего железнодорожно-паромного флота
- переход автотранспорта от автомобильных дорог на морские магистрали

1 2 3 4



Этот транспортный маршрут имеет **большое значение** для обеспечения железнодорожного доступа к внутриконтинентальным странам **Центральной Азии** и предоставления им **выхода к Каспийскому морю**. Проект направлен на обеспечение **регулярности графика обслуживания** и **повышение пропускной способности инфраструктуры**. Акцент на контейнерных и Ро-Ро перевозках (грузовики TIR и прицепы).



Улучшение существующих судоходных линий: Баку-Актау (2)



Краткосрочная перспектива Годы 1-2

- фиксированное **расписание** и окна швартовки;
- **упрощение процедур пересечения границ** и осуществление свободной практики;
- **улучшение координации** и предварительный обмен информацией;
- привлечение **трафика Ро-Ро**;
- **модернизация порта Актау**, строительство 2-й ж/д рампы;
- **поддержка существующих операций по обработке контейнеров** в Бакинском морском порту до их перевода в Алят;
- реорганизация процессов **обработки контейнеров** в порту Актау.

Среднесрочная перспектива Годы 3-5+

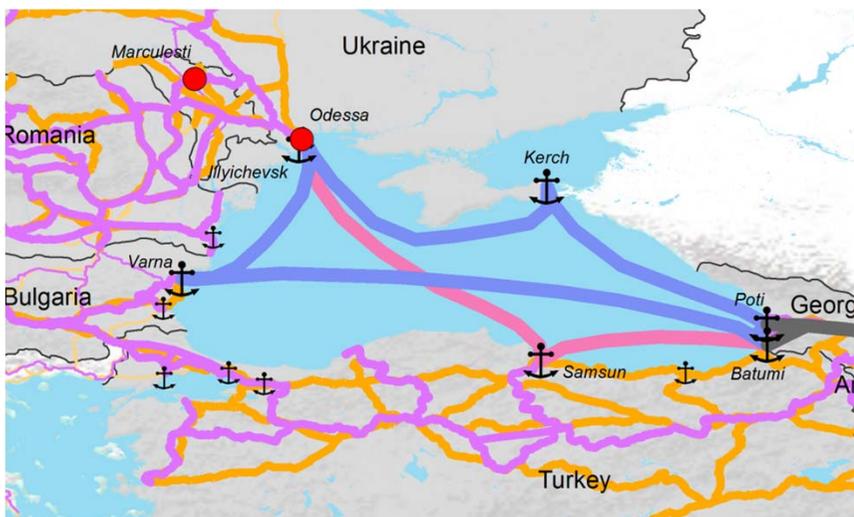
- выделение специализированного **Ро-Ро причала и складской зоны** в порту Актау;
- Выделение **специализированной зоны для перевалки контейнеров** в порту Актау;
- осуществление **линейных контейнерных перевозок** с использованием подходящих судов нужного тоннажа на базе **регулярного расписания** между Баку и Актау.

Соответствующие инвестиции

- Техническое обслуживание **оборудования для обработки контейнеров** в морском порту Баку (оценивается на уровне 250 000 евро).
- Завершение работ по **строительству второй железнодорожной рампы** рядом с существующей в порту Актау.
- Ускоренное осуществление **дноуглубительных и других строительных работ** в поселке Алят, где будет расположен новый бакинский порт; дноуглубительные работы должны будут проводиться регулярно.
- Инвестиции в строительство **паромных судов** для перевозок Ro-Pax и их техническое обслуживание.



Улучшение сообщения по морским магистралям Черного моря: Варна - Ильичевск - Керчь - Поти - Батуми



Регион:	Черное море
Страны:	Украина, Болгария, Грузия, Армения
Морские порты:	Ильичевск - Керчь (UA), паромный комплекс в Варне (BU), Поти / Батуми (GE)
Виды транспорта:	Мультимодальные перевозки на основе морских (ж/д паромы, Ро-Ро и контейнеры)
Тип:	Инвестиции 2,9 млн евро

Проект направлен на развитие **контейнерных перевозок на базе морских маршрутов ТРАСЕКА, удовлетворение рыночного спроса** и устранение нехватки ж/д вагонов.

Внедрение эффективных методов погрузки позволит **сократить** ставки за терминальную обработку в среднем на **50 долл. США за контейнер**.

Ожидаемые выгоды:

- сокращение времени обслуживания судов в порту
- рост объемов грузов
- привлечение новых (контейнерных) товарных потоков на Черном море в коридор ТРАСЕКА

Основные заинтересованные лица:

- Укрферри (судоходная компания - Украина)
- ВМФ (судоходная компания - Болгария)
- Укрзализныця (УЗ, Национальная железнодорожная компания Украины)
- БЖД (Национальная железнодорожная компания Болгарии)
- Грузинская железная дорога (GR, Национальная железнодорожная компания Грузии)
- Южно-Кавказская железная дорога (ЮКЖД, Национальная железнодорожная компания Армении)
- Морской порт Поти
- Батумский морской порт / Международный контейнерный терминал
- Паромный комплекс в Варне
- Ильичевский морской торговый порт
- Керченский морской торговый порт

Дополнительные заинтересованные стороны:

- MS Shipping (болгарская частная экспедиторская компания)



Улучшение сообщения по морским магистралям Черного моря: Варна - Ильичевск - Керчь - Потти - Батуми (2)



Краткосрочная перспектива Годы 1-3

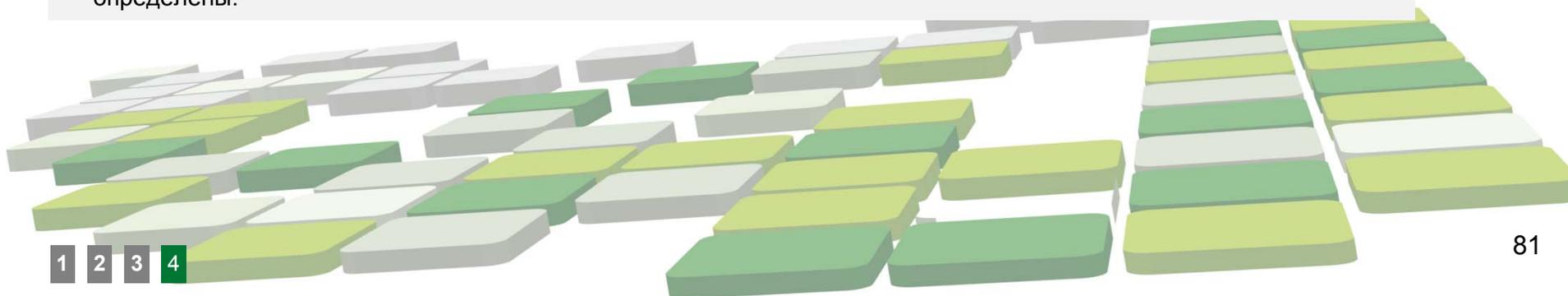
- определение **технических требований** к палубному контейнерному оборудованию;
- **выбор победителя тендера**;
- производство / поставка и монтаж контейнерных погрузчиков;
- **модернизация** 150-200 вагонов типа 918 и их ввод в эксплуатацию.

Среднесрочная перспектива Годы 4-6

- **восстановление** железнодорожно-паромного **оборудования** (например, подъемного переходного моста, шпал, стрелочных переходов, крыши и окон в крыше) **в Варне**.

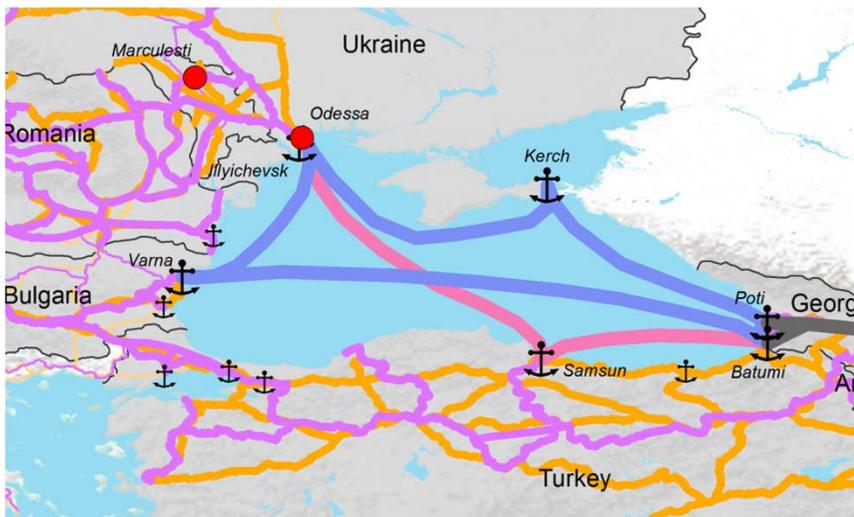
Соответствующие инвестиции

- **2 млн евро** – по оценке 2010 г., для закупки **оборудования для обработки контейнеров**
- **0,9 млн евро** - по оценке 2010 г., для реконструкции **паромного комплекса в Варне**
- В дополнение к 0,18 млн евро, выделяемых национальными заинтересованными сторонами (Укрферри и ВМФ), планируется привлечь 2,72 млн евро из внешних источников, которые должны быть определены.





Улучшение сообщения по морским магистралям Черного моря: Ильичевск - Самсун - Потти



Проект направлен на создание **новой морской линии сообщения между Ильичевском (Украина), Самсуном (Турция) и Потти (Грузия)**, с 1-2 заходами в каждый порт в неделю. Также ожидается, что, в связи с оптимизацией и рациональным использованием существующего паромного флота Укрферри и ВМФ, имеется возможность **выделения 2-5 железнодорожных паромов / судов Ро-Ро** вместимостью 103-108 ж/д вагонов или 90-100 грузовиков TIR.

Динамика соответствия МКА 2011-2013 гг.:



	Макро	Микро
	96%-92%	87%-90%

Регион:	Черное море
Страны:	Украина, Турция, Грузия
Морские порты:	Ильичевск (UA), Самсун (TR), Потти (GE)
Виды транспорта:	Мультимодальные перевозки на основе морских (ж/д паромы, Ро-Ро и контейнеры)
Тип:	Инвестиции 3 млн евро

Основные заинтересованные стороны:

- Укрферри (судоходная компания - Украина)
- ВМФ (судоходная компания - Болгария)

Дополнительные заинтересованные стороны:

- Порт Самсун

Ожидаемые выгоды:

- сокращение маршрута между Турцией и странами Центральной Азии, уменьшая тем самым расстояния для автомобильных перевозок и соответствующие транспортные расходы;
- привлечение прямых и транзитных перевозок в грузинские морские порты
- увеличение объемов железнодорожных / железнодорожно-паромных перевозок в Черноморском регионе



Улучшение сообщения по морским магистралям Черного моря: Ильичевск - Самсун - Потти (2)



Краткосрочная перспектива Годы 1-3

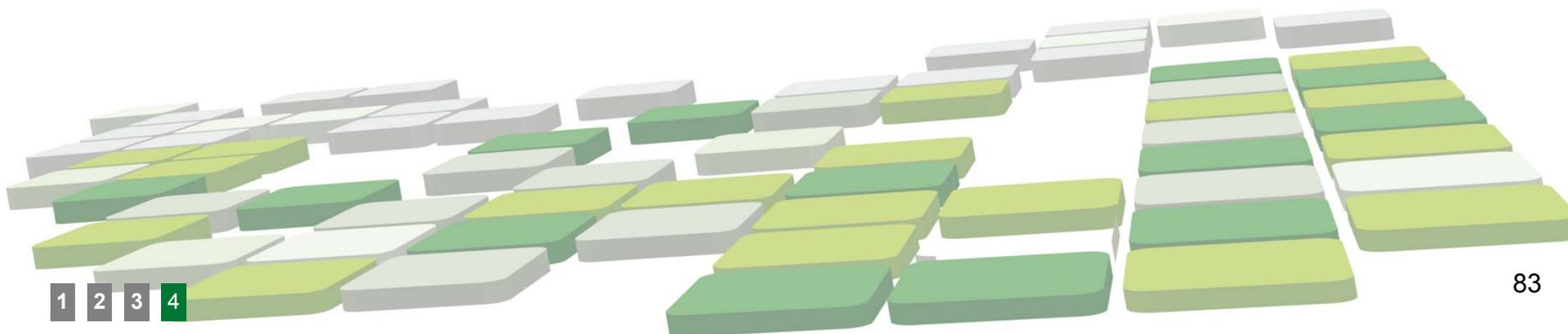
- подготовка **необходимой правовой базы**, в том числе двусторонних / многосторонних межправительственных соглашений и соглашений между операторами.

Среднесрочная перспектива Годы 4-7

- реконструкция / модернизация существующей железнодорожной рампы** и создание пункта смены колесных пар в **порту Самсун**;
- ремонт железнодорожно-паромного оборудования** (например, подъемного переходного моста, шпал, стрелочных переходов, крыши и окон в крыше) в **Варне**

Соответствующие инвестиции

- 3 млн евро** на реабилитацию железнодорожной рампы в Самсуне, строительство пункта смены колесных пар в связи с изменением ширины колеи (с российской на европейскую) и сортировочной станции.





«Silk Wind»



Проект направлен на **улучшение существующего железнодорожного сообщения** между КНР, регионом ТРАСЕКА и Центральной и Северной Европой в целях развития **внутренних торговых путей ТРАСЕКА** через Кавказ и Каспийское море, а также стимулирование **развития морских портов** Актау, будущего Бакинского морского порта в поселке Алят и Поти / Батуми.

Ожидаемые выгоды:

- перераспределение перевозок с автомобильного на железнодорожный транспорт
- привлечение новых грузов в коридор ТРАСЕКА
- усовершенствованные процедуры пересечения границы
- увеличение крейсерской скорости поездов, что позволит сократить время пересечения всего евразийского континента

1 2 3 4



Динамика соответствия МКА 2012-2013 гг.:

Макро	Микро
76%-80%	78%-82%

Регион:	Западный Китай / Центральная Азия / Кавказ
Страны:	Казахстан, Азербайджан, Грузия, Турция
Терминалы:	Алтынколь (KAZ), Достык (KAZ), Актау (KAZ), порт Баку (AZ), МЛЦ Тбилиси (GE), Порт Поти (GE), Карс (TR)
Виды транспорта:	Железнодорожный
Тип:	Мягкие меры + инвестиции

Основные заинтересованные стороны :

- Казахстан Темир Жолы (КТЖ, Национальная железнодорожная компания Казахстана)
- Азербайджанские железные дороги (ADY)
- Грузинская железная дорога (GR, Национальная железнодорожная компания Грузии)
- TCDD (Турецкие государственные железные дороги)
- Актауский международный морской торговый порт (АММТП)
- Бакинский международный морской торговый порт (БММТП)
- Морской порт Поти
- Морской порт Батуми
- Батумский международный контейнерный терминал

Дополнительные заинтересованные стороны :

- Китайские железные дороги (Национальная железнодорожная компания КНР)
- Стамбул и турецкие порты Мраморного моря



«Silk Wind» (2)



Краткосрочная перспектива Годы 1-2

- **сокращение расстояния** между китайско-казахстанской границей и Актау почти на 1000 км и **уменьшение времени транзита** с 16 до 12 дней в результате завершения строительства **прямой железнодорожной линии** Жезказган - Бейнеу в 2016 г.;
- **электронный предварительный обмен и обмен информацией** между пользователями, операторами и администрацией порта в АММТП;
- **упрощенные процедуры пересечения границы** на основе обмена информацией до прибытия груза.

Среднесрочная перспектива Годы 3-5+

- внедрение **нейтральной / защищенной платформы для предварительного обмена информацией** между таможенными службами 4 вовлеченных стран;
- **единый оператор**, несущий ответственность по отношению к таможенной службе;
- определение **организации транснационального типа** для эксплуатации поезда;
- **потребность в подвижном составе** с точки зрения объемов и права собственности;
- **оборудование третьей стороны**;
- **единый документ**, который будет использоваться в качестве железнодорожной накладной;
- новый подход к контейнерным перевозкам на Каспии.

Соответствующие инвестиции

- Общий объем инвестиций в инфраструктуру, оборудование (как указано выше, включая информационные системы и программное обеспечение) и профессиональную подготовку железнодорожного персонала для запуска контейнерного блок-поезда **не известен**.



Блок-поезд Поти - Тбилиси - Баку



Динамика соответствия МКА 2011-2013 гг.:

Макро	Микро
99%-91%	95%-90%



Регион:	Кавказ
Страны:	Азербайджан, Грузия
Местоположение:	Баку (AZ), Поти и Тбилиси(GE)
Виды транспорта:	Железнодорожный транспорт (собственные контейнеры грузоотправителей и линий)
Тип:	Мягкие меры + инвестиции

Основные заинтересованные стороны:

- Грузинская железная дорога (GR / GRTC)
- Азербайджанские железные дороги (ADY)
- Морской порт Поти
- Бакинский международный морской торговый порт (БММТП)

Дополнительные заинтересованные стороны:

- POLZUG (железнодорожный оператор и экспедитор)

Ожидаемые выгоды:

- повышение регулярности, надежности и пропускной способности существующих сервисов;
- сокращение времени транзита между Поти и Баку
- перераспределение перевозок с автомобильного на железнодорожный транспорт
- расширение контейнерного импорта через Кавказ в Центральную Азию
- привлечение контейнерных экспортных грузов из Центральной Азии

Проект по **улучшению существующего сообщения** между морским портом Поти (будущий **черноморский хаб**) и морским портом Баку (будущий **каспийский хаб** в поселке Алят) вдоль центральной оси ТРАСЕКА, что позволит упростить торговлю, увеличить крейсерскую скорость поездов и привлечь значительную часть трафика **от перегруженных автодорог к железной дороге**.

Этот проект также призван содействовать **внутриконтинентальным странам ТРАСЕКА в Центральной Азии и на Кавказе** в извлечении выгоды от **увеличения объемов торговли и транзита** вдоль центральной оси ТРАСЕКА.



Блок-поезд Поти - Тбилиси - Баку (2)



Срок реализации н/д

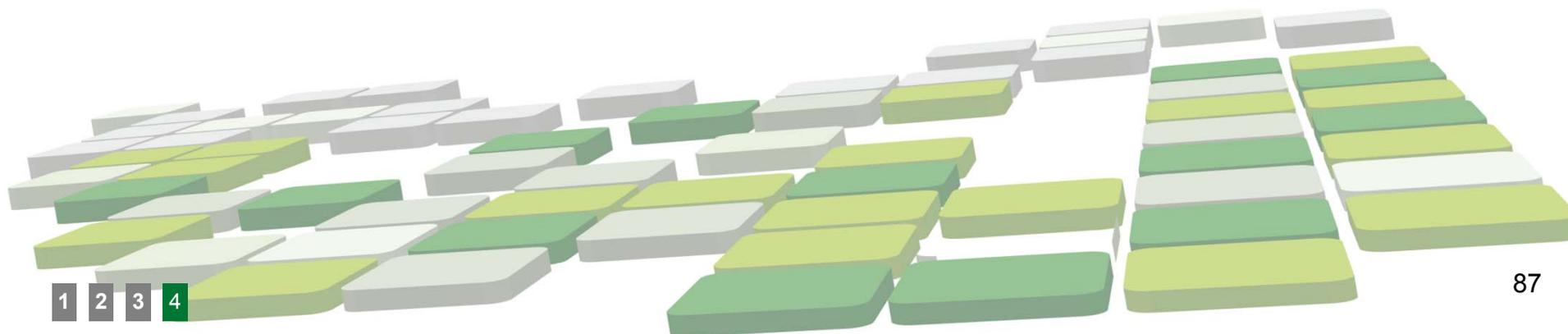
- Поезд вместимостью 56 вагонов;
- регулярный сервис / **фиксированное время отправления**
- объявление **прозрачных** и долгосрочных **тарифов**
- **частота рейсов** - ежедневно или через день в обе стороны в зависимости от объемов
- **сокращение времени транзита** с 42 до 25-30 часов;
- коммерческое **перераспределение перевозок с автомобильного на железнодорожный транспорт**;
- **улучшение условий грузоперевозок** в другие внутриконтинентальные страны Центральной Азии;
- координация со **смежными маршрутными поездами / судоходными линиями** («Silk Wind» до / от казахстанско-китайской границы, «Викинг» через Черное море).

Предполагаемые инвестиции

- **Общий объем инвестиций не известен.**

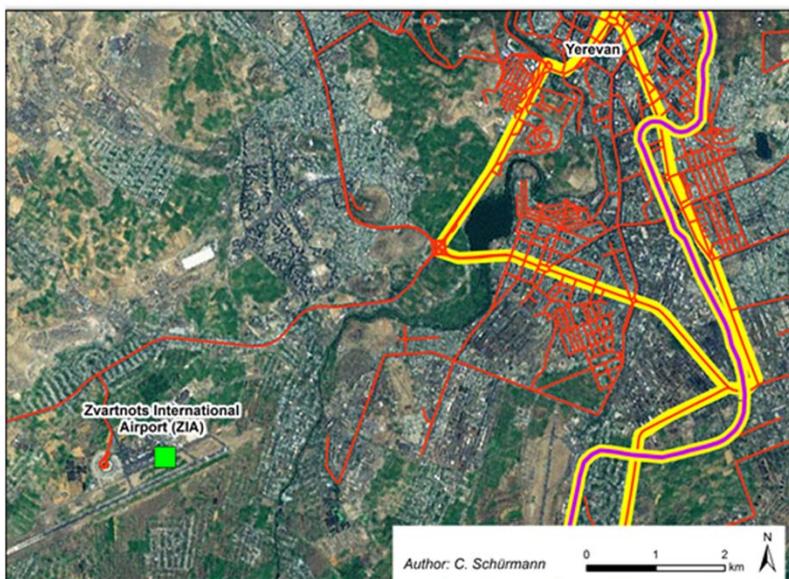
Инвестиции в проект должны охватывать, в числе прочего:

- расходы на приобретение / **модернизацию оборудования для обработки 40-футовых контейнеров** для Кишлы и других железнодорожных станций в Азербайджане;
- **внедрение технологии RFID для современных транспортных систем** в Грузии и Азербайджане.





Международный логистический центр в международном аэропорту «Звартноц»



■ Zvartnots International Airport (ZIA) — Railway
— TRACECA route (road/rail) — Main roads

Data sources:
 TRACECA GIS Database (2013);
 RRG GIS Database (2013);
 OpenStreetMap (2013)

Потенциал МЛЦ в Ереване заключается в развитии **более диверсифицированной экспортной продукции** (в том числе, пищевой промышленности на основе отечественного сельского хозяйства) и расширении **внешнеторговых отношений** с Грузией, Турцией и Ираном



Динамика соответствия МКА 2011-2013 гг.:

Макро	Микро
89%-93%	89%-93%

Регион:	Кавказ
Страна:	Армения
Размещение:	Международный аэропорт «Звартноц»
Виды транспорта:	Мультимодальные перевозки (авто / ж/д / воздушные)
Тип:	Мягкие меры + инвестиции 24,4 млн евро

Основные заинтересованные стороны:

- Правительство Армении
- Южно-Кавказская железная дорога (ЮКЖД, Национальная железнодорожная компания Армении)
- ЗАО «Международные аэропорты – Армения»

Дополнительные заинтересованные стороны:

- АБР, ЕБРР и ВБ

Ожидаемые выгоды:

- контейнеризация подходящих грузов;
- запуск поездов до грузинских портов и в Россию через Грузию;
- развитие высокоэффективной и конкурентоспособной логистической площадки, являющейся частью сети TRACECA;
- новые рыночные возможности (зависят от открытия международных границ)



Международный логистический центр в международном аэропорту «Звартноц» (2)

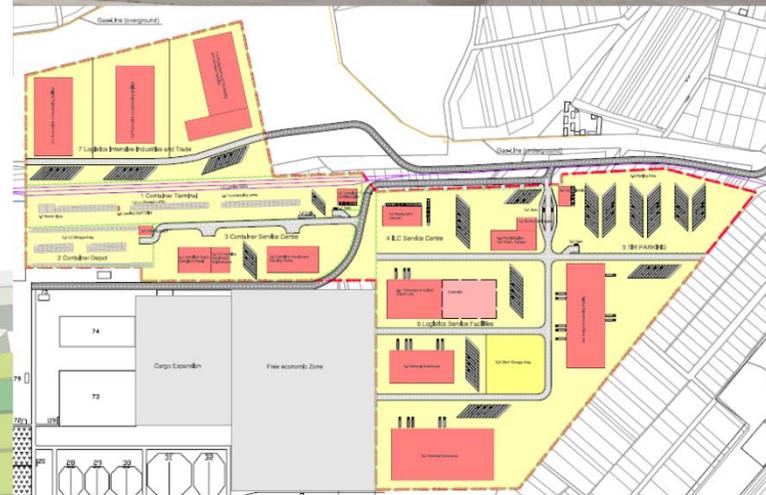


Срок реализации н/д

- **приоритетный проект** в транспортном секторе;
- реализация на базе **схемы ГЧП**;
- **выкуп земли** под строительство транспортных путей доступа;
- строительство **новой подъездной автодороги** к зоне аэропорта и территории расширения земельного участка;
- проектирование новой подъездной дороги и координация с текущими проектами дорожной инфраструктуры в Ереване и его окрестностях, финансируемыми АБР в 2011-12 гг.
- **завершение** разработки технического проекта для **новой железнодорожной ветки**, соединяющей МЛЦ, свободную экономическую зону, ТЗК аэропорта и новый пассажирский терминал с железнодорожной станцией Масис и центром города;
- **ведутся переговоры** между концессионером аэропорта, ЮКЖД и Правительством об их **долях в требуемом объеме инвестиций и оперативных вопросах.**

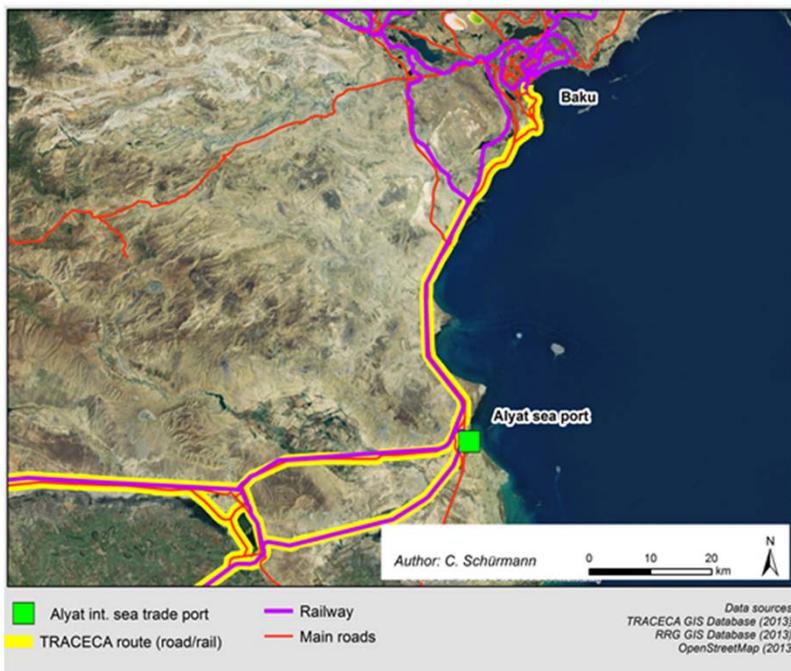
Предполагаемые инвестиции

- 24,4 млн евро
- Строительство новых путей транспортного доступа (автомобильная и железная дороги)





Международный логистический центр в новом Бакинском международном морском торговом порту в Аляте



Динамика соответствия МКА 2011-2013 гг.:

Макро	Микро
93%-87%	88%-79%

Регион:	Кавказ
Страна:	Азербайджан
Размещение:	Баку
Виды транспорта:	Мультимодальные перевозки (авто / ж/д / морские)
Тип:	Мягкие меры + инвестиции 38 млн евро

Основные заинтересованные лица:

- Министерство транспорта Азербайджанской Республики
- Министерство экономики

Ожидаемые выгоды:

- рост объемов контейнеризации в коридоре ТРАСЕКА
- повышение привлекательности маршрута ТРАСЕКА с точки зрения ответственности в рамках транспортировки и цепей поставок, сокращения времени транзита и затрат
- развитие новых компаний в сфере грузовых перевозок и логистики
- содействие повышению привлекательности порта
- привлечение грузопотоков в коридор ТРАСЕКА
- содействие развитию интермодальности и контейнерных перевозок на Каспийском море
- превращение в связующий узел для сети логистических центров в Центральной Азии и логистических терминалов

МЛЦ, прилегающий к будущему Бакинскому порту в Аляте будет играть **решающую роль в межрегиональной торговле и соединении западной части ТРАСЕКА со странами Центральной Азии.**

Создание на Каспийском море этого мультимодального узла с широким спектром логистических услуг с добавленной стоимостью станет основой для **улучшенного распределения импортных грузов** потребителям в регионе Баку и по всему Азербайджану.



Международный логистический центр в новом Бакинском международном морском торговом порту в Аляте (2)



Сроки реализации
н/д

Предполагаемые инвестиции

- EUR 38 M

- **начало работы нового порта** запланировано на конец 2015 – начало 2016 года

Проект состоит из двух последовательных шагов:

- создание **новой инфраструктуры на основе схемы ВОТ**;
- **привлечение логистических компаний** к размещению на новом объекте.

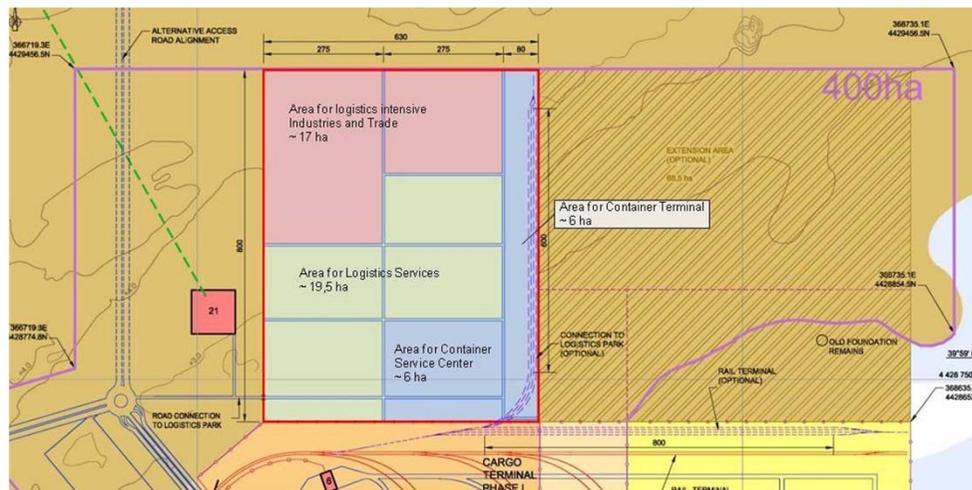
Строительство порта является **предпосылкой создания ЛЦ**.

Строительство порта находится в ведении Министерства транспорта.

Развитие прилегающей к МЛЦ территории находится в ведении Министерства.

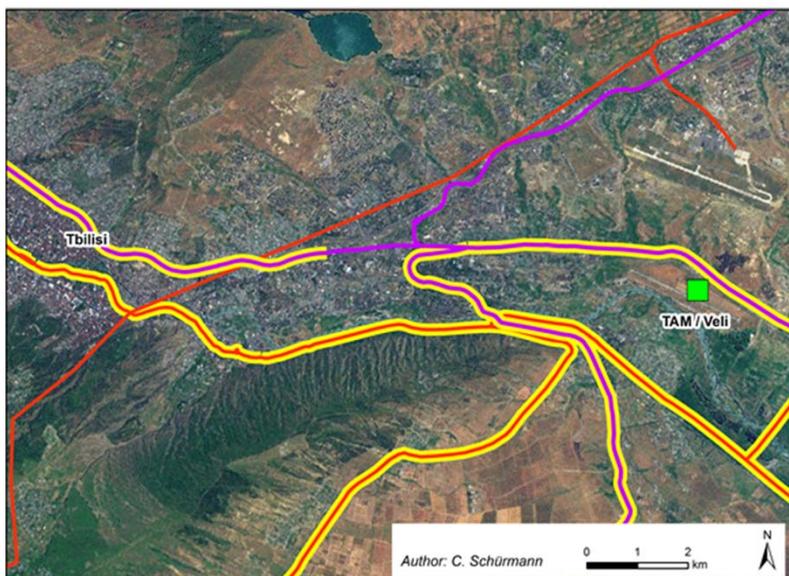
На повестке дня:

- **подготовка земельного участка МЛЦ**;
- **определение доли государственных инвестиций**;
- **разработка схемы ГЧП** и координации с другими государственными службами (таможней и т.д.).





Международный логистический центр на площадке ТАМ/Вели, Тбилиси



Legend: Tbilisi TAM/Veli site (green square), TRACECA route (road/rail) (yellow line), Railway (purple line), Main road (red line).
Data sources: TRACECA GIS Database (2013); RRG GIS Database (2013); OpenStreetMap (2013).
Author: C. Schürmann

Цель проекта заключается в **развитии высокопродуктивной и конкурентоспособной логистической площадки** как части сети ТРАСЕКА. Площадка имеет потенциал превращения в крупный железнодорожный узел для контейнерных маршрутных поездов, курсирующих между **Турцией / Черным морем и Каспийским морем / Центральной Азией**, включая важную ветку в **Армению**.



Динамика соответствия МКА 2011-2013 гг.:
Макро 89%-83%
Микро 87%-83%

Регион:	Кавказ
Страна:	Грузия
Размещение:	Тбилиси
Виды транспорта:	Мультимодальные перевозки (авто / ж/д / воздушные)
Тип:	Мягкие меры + инвестиции 41,3 млн евро

Основные заинтересованные стороны:

- Министерство экономики и устойчивого развития Грузии

Дополнительные заинтересованные стороны:

- Министерство обороны
- Министерство регионального развития и инфраструктуры Грузии
- Тбилисский авиастроительный завод (ТАМ)
- Грузинская железная дорога

Ожидаемые выгоды:

- интегрированные логистические услуги
- развитый логистический узел, обслуживающий промышленный центр и зону охвата Тбилиси
- железнодорожный контейнерный узел для Южно-Кавказского региона
- трехмодальная транспортная доступность, выгоды от потенциальных синергетических эффектов



Международный логистический центр на площадке ТАМ/Вели, Тбилиси (2)

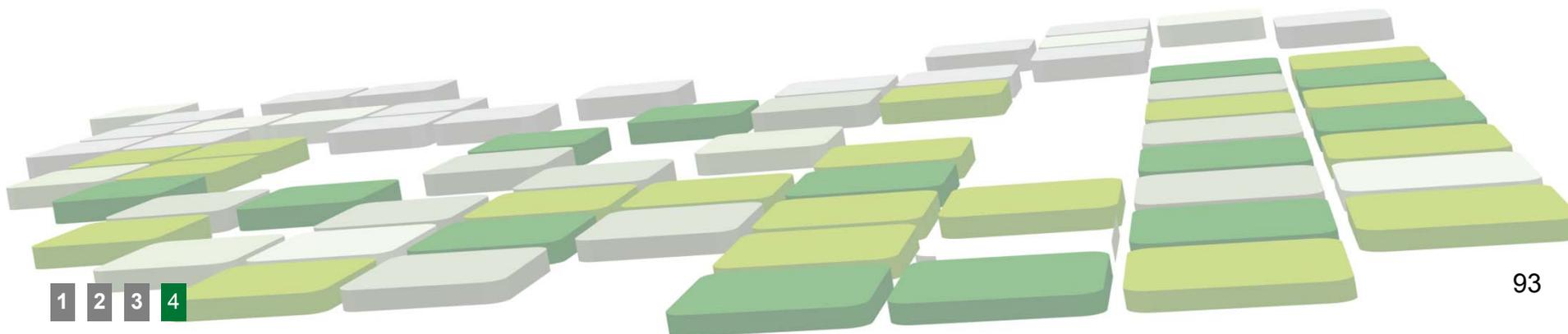
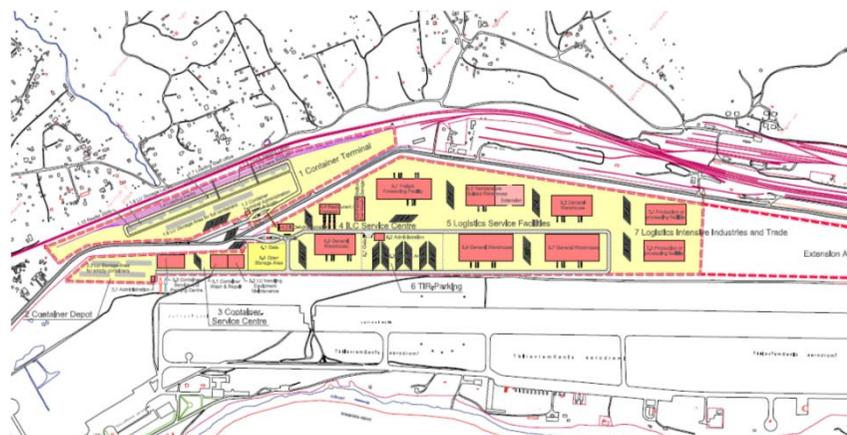


Сроки реализации
н/д

- Реализация проекта была **приостановлена**;
- функционирование **альтернативного нового контейнерного терминала** в том же районе города Тбилиси, для которого потребовалось меньше инвестиций;
- **развитие** этого контейнерного терминала **лимитировано** в связи с территориальными ограничениями;
- Министерство экономики и устойчивого развития продолжает усилия по продвижению проекта.

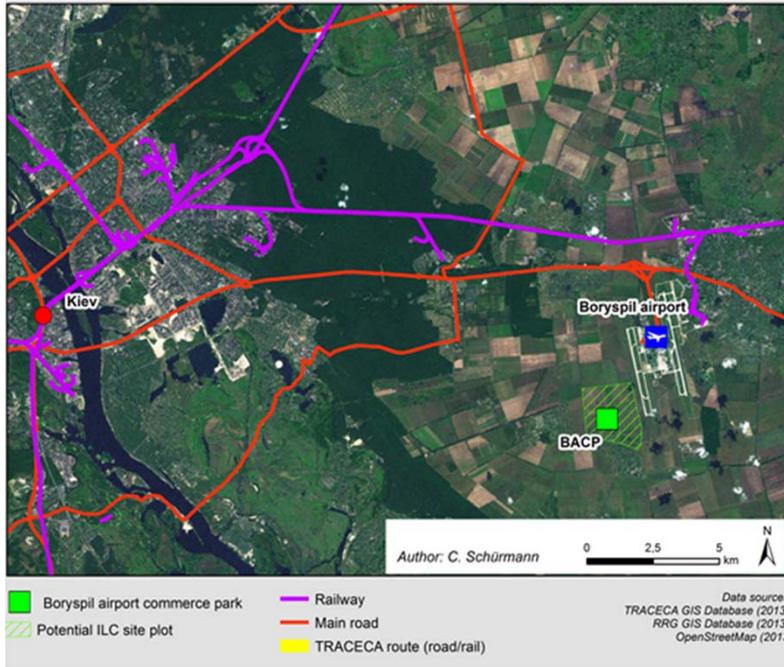
Предполагаемые инвестиции

- 41,3 млн евро





Международный логистический центр в Коммерческом парке аэропорта «Борисполь» (КПАБ)



Предлагаемый МЛЦ будет, прежде всего, **обслуживать город Киев и киевскую агломерацию**. Зона охвата МЛЦ, включая города Борисполь и Бровары на севере, по оценкам, производят **17% национального ВВП**.

Динамика соответствия МКА 2011-2013 гг:

Макро	Микро
85%-83%	89%-85%



Регион:	Западная часть ННГ
Страна:	Украина
Размещение:	Территория КПАБ
Виды транспорта	Мультимодальные перевозки (авто / ж/д / воздушные)
Тип:	Мягкие меры + инвестиции 96,4 млн евро

Основные заинтересованные стороны:

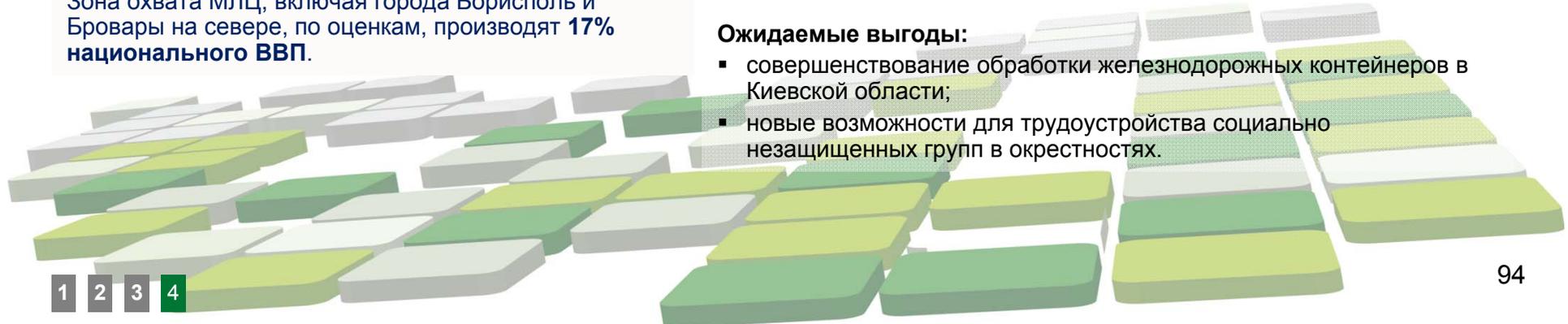
- Министерство инфраструктуры Украины

Дополнительные заинтересованные стороны:

- «Укрзалізниця» (УЗ) как владелец и оператор национальной железнодорожной сети
- Потенциальный частный инвестор (еще не определен)
- Оператор КТ
- Две КСН ВF Group, выступающие в роли оператора МЛЦ и владельца/управляющего инфраструктурой МЛЦ

Ожидаемые выгоды:

- совершенствование обработки железнодорожных контейнеров в Киевской области;
- новые возможности для трудоустройства социально незащищенных групп в окрестностях.





Международный логистический центр в Коммерческом парке аэропорта «Борисполь» (КПАБ) (2)



Сроки реализации
н/д

Общая характеристика:

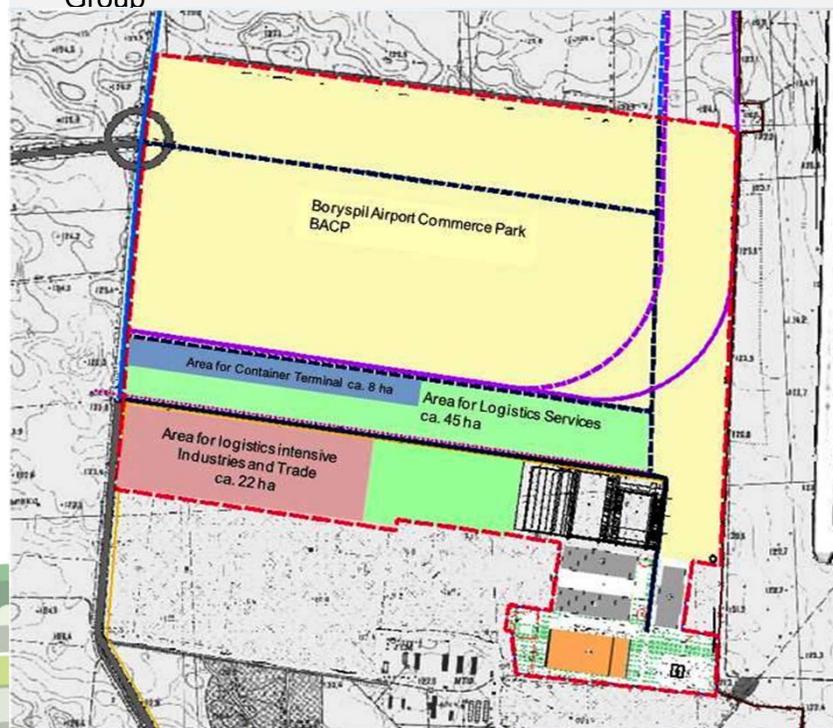
- **высокие стандарты строительства** и спецификации, соответствующие А-классу;
- **быстрорастущий спрос на складские объекты А-класса;**
- **Зарезервированные площади** для будущих объектов: терминала авиации общего назначения (АОН), воздушного карго-центра, выставочного и конференц-комплекса и центра розничной торговли;
- **возможность расширения земельного участка** в зависимости от спроса.

Достигнутый прогресс:

- **строительство и сдача в аренду** дополнительных складских помещений;
- **обоснована техническая возможность** организации железнодорожного доступа к площадке;
- Подготовлен **технический проект** планируемой **пассажирской железной дороги** к терминалам аэропорта

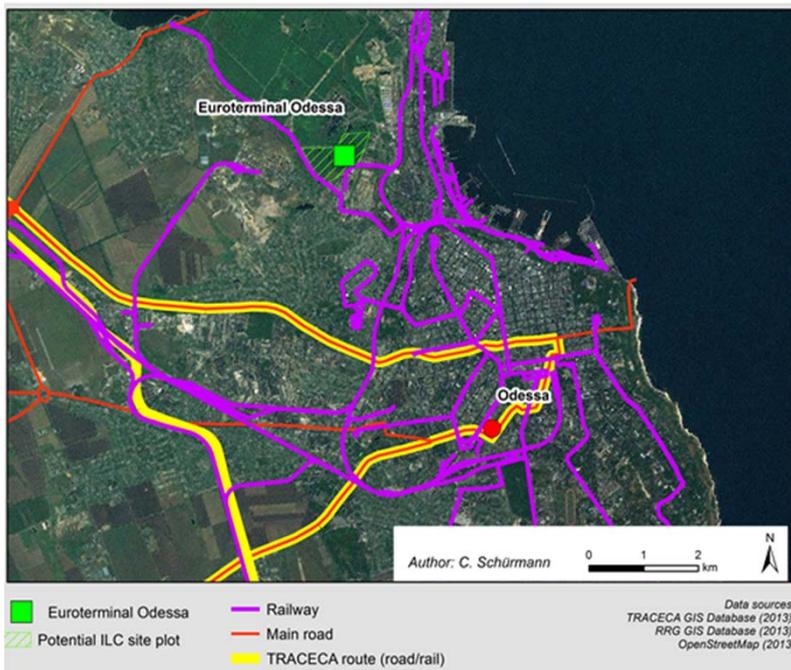
Предполагаемые инвестиции

- 96,4 млн евро
- **Грузовой терминал и другие связанные с аэропортом инвестиции** планирует взять на себя **ВФ Group**





Международный логистический центр в сухом порту «Евротерминал», Одесса



Основная цель создания планируемого логистического центра заключается в **содействии интегрированному расширению существующих мощностей по перевалке контейнеров** и других логистических объектов в Одесском морском порту. Кроме того, территория будущего МЛЦ формирует базу для **оптимизации распределения импортных грузов среди потребителей** в Одесской области, а также по всей территории Украины и Молдовы.



Динамика соответствия МКА 2011-2013 гг.:

Макро	Микро
91%-82%	93%-93%

Регион:	Западная часть ННГ
Страна:	Украина
Размещение:	Одесса
Виды транспорта:	Мультимодальные перевозки (авто / ж/д / морские)
Тип:	Мягкие меры + инвестиции 103 млн евро

Основные заинтересованные стороны:

- Министерство инфраструктуры Украины

Дополнительные заинтересованные стороны:

- ЕБРР, ЕИБ, МФК, НРС и ННЛА

Ожидаемые выгоды:

- стимулирование повышения эффективности и конкуренции в области таможенного оформления и обработки контейнеров;
- повышение качества услуг,
- перераспределение перевозок с автомобильного на железнодорожный транспорт,
- синергетический эффект от сотрудничества с МЛЦ и другими хабами в Киевской области,
- сотрудничество с МЛЦ в трех странах TRACECA на Кавказе.



Международный логистический центр в сухом порту «Евротерминал», Одесса (2)



Этап 1 2012–2015

- парковка для грузовиков TIR и площадка для складирования порожних контейнеров (уже в эксплуатации);
- таможенный терминал (открыт в 2012 г.);
- многоцелевая сортировочная ж/д станция и новая ж/д подъездная ветка;
- производственные и складские помещения;
- здания таможенного склада и складов общего назначения;
- склад с контролируемым температурным режимом;
- сервисный центр МЛЦ;
- завершение разработки технических проектов строительства новой подъездной автодороги и новой подъездной ж/д ветки.

Этап 2 2016–2018

- перенос существующей парковки для грузовиков TIR и площадки для складирования порожних контейнеров;
- организация новой парковки для грузовиков TIR;
- новая подъездная автодорога;
- контейнерный терминал с двумя погрузочными путями и новой подъездной ж/д веткой;
- контейнерный склад и контейнерный сервисный центр.

Предполагаемые инвестиции

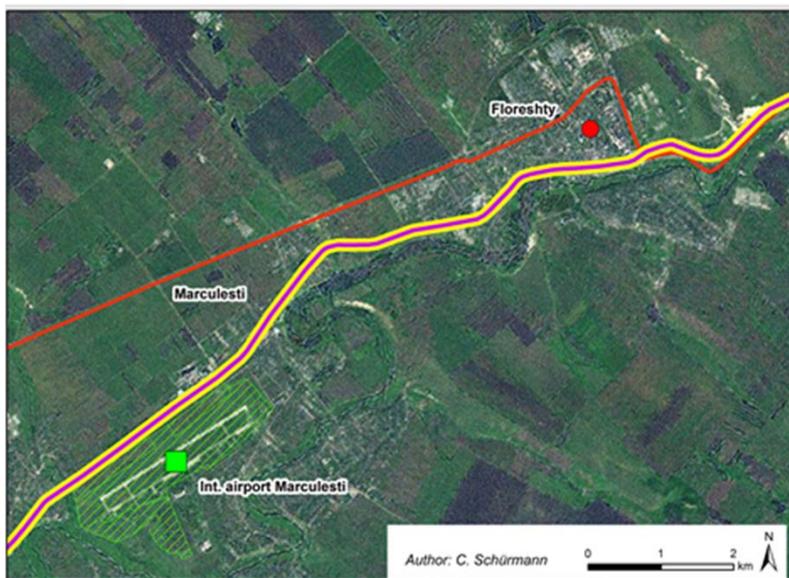
- Совместное финансирование на начальных стадиях развития сухого порта «Евротерминал» в объеме **27 млн долл. США** силами **ЕБРР и ЕИБ**. **Таможенный терминал уже построен и функционирует.**
- Инвестиции в объеме **10 млн евро** для **новой подъездной автодороги.**

Этап 3 2019–2022

- расширение контейнерного терминала, вкл. четыре погрузочных пути и дополнительную обходную линию;
- здание склада общего назначения;
- транспортно-экспедиторский центр.



МЛЦ в Международном аэропорту «Маркулешты», Молдова



Author: C. Schürmann
Data sources: TRACECA GIS Database (2013); RRG GIS Database (2013); OpenStreetMap (2013)
Legend: Int. airport Marculesti (green square), Potential ILC site plot (hatched), Railway (purple line), TRACECA route (road/rail) (yellow line), Main road (red line)

Проект призван **способствовать развитию интермодальности** на севере Молдовы, созданию возможностей для перевалки грузов между **тремя видами транспорта** (автомобильным, железнодорожным, воздушным).



Динамика соответствия МКА 2011-2013 гг.:

Макро	Микро
82%-77%	81%-81%

Регион:	Западная часть ННГ
Страна:	Молдова
Размещение:	К северо-востоку от Кишинева
Виды транспорта:	Мультимодальные перевозки (авто / ж/д / воздушные)
Тип:	Мягкие меры + инвестиции 12–20 млн евро

Основные заинтересованные стороны:

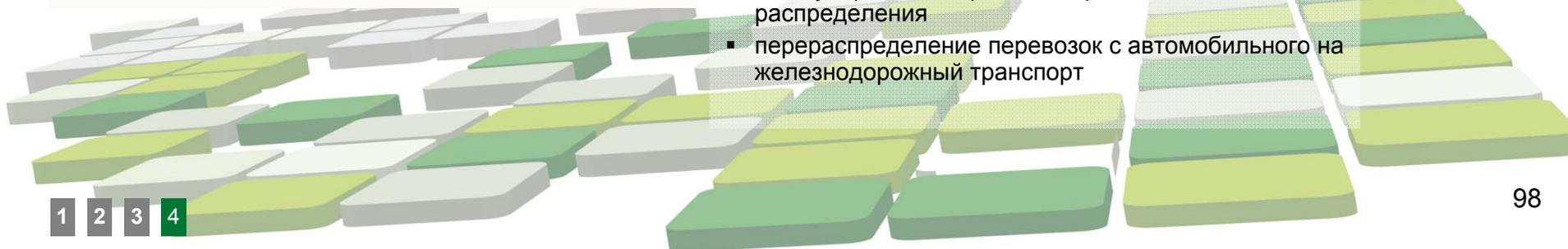
- Министерство транспорта и дорожной инфраструктуры Республики Молдова
- Международный свободный аэропорт «Маркулешты» (МСАМ)

Дополнительные заинтересованные стороны:

- ЕБРР и международная компания-оператор

Ожидаемые выгоды:

- значительное сокращение расходов в области международных перевозок
- уменьшение среднего времени транзита для международных перевозок и регионального распределения
- перераспределение перевозок с автомобильного на железнодорожный транспорт





МЛЦ в Международном аэропорту «Маркулешты», Молдова(2)

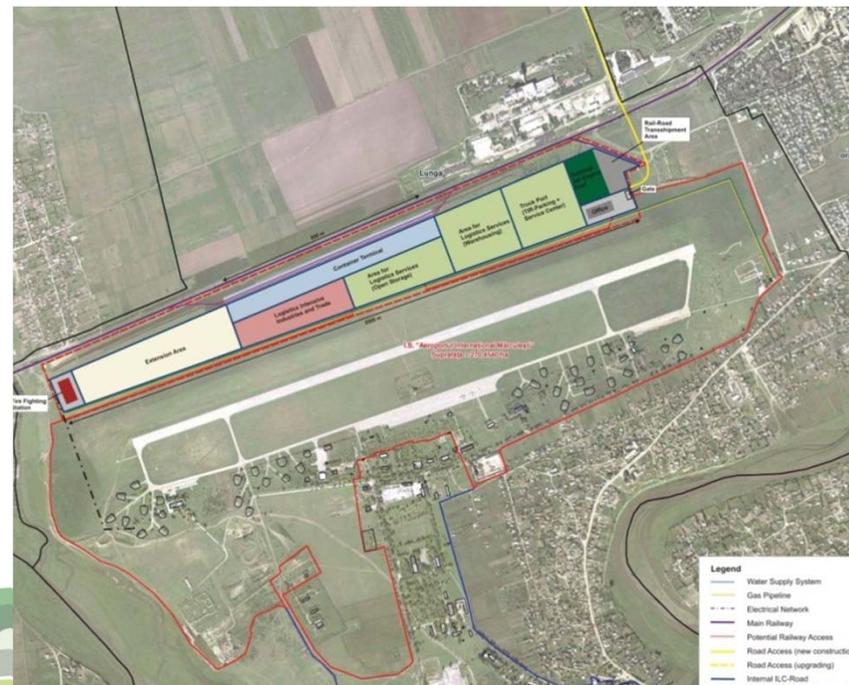


Сроки реализации н/д

- СМА «Маркулешты» был включен в **Транспортную стратегию Молдовы, утвержденную в 2013 году**, в качестве одного из мультимодальных хабов, которые должны быть созданы в стране;
- завершение строительства **нового грузового терминала**;
- строительство подъездной автодороги**;
- реконструкция существующей дороги (1,2 км)**;
- строительство **контейнерного терминала**, оборудованного для **интермодальных операций**;
- обеспечение **железнодорожного доступа** к этому терминалу;
- использование **существующей тупиковой входной ветки**, параллельной основной линии;
- строительство **склада с регулируемой температурой** и **объектов переработки** для сельскохозяйственной продукции и других чувствительных к температуре товаров;
- подготовка земли** под строительство **специализированных и многоцелевых объектов**.

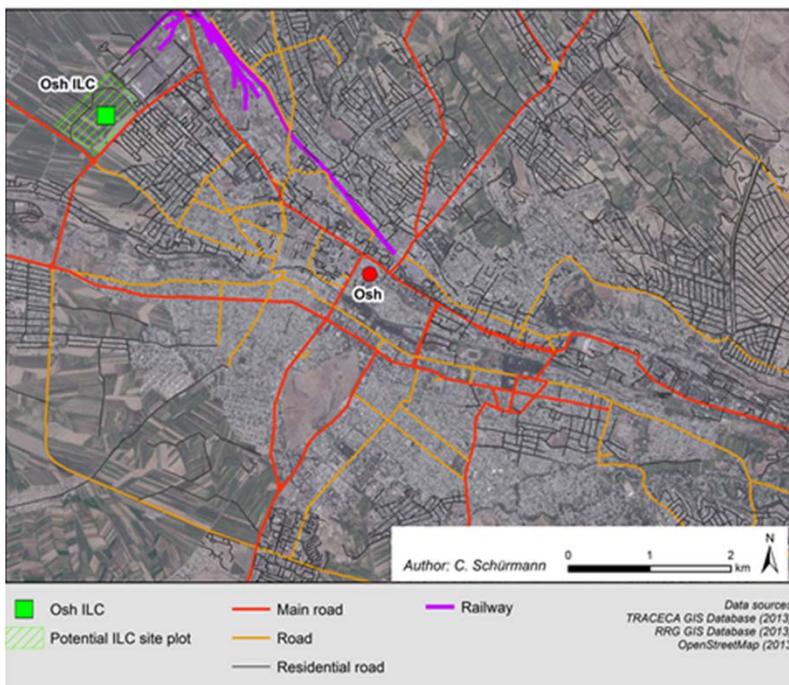
Предполагаемые инвестиции

- 12-20 млн евро





Международный логистический центр в Оше



Динамика соответствия МКА 2011-2013 гг.:

Макро	Микро
76%-76%	75%-76%

Регион:	Центральная Азия
Страна:	Кыргызстан
Размещение:	Север г. Ош
Виды транспорта:	Мультимодальные перевозки (авто / ж/д)
Тип:	Мягкие меры + инвестиции

Основные заинтересованные стороны:

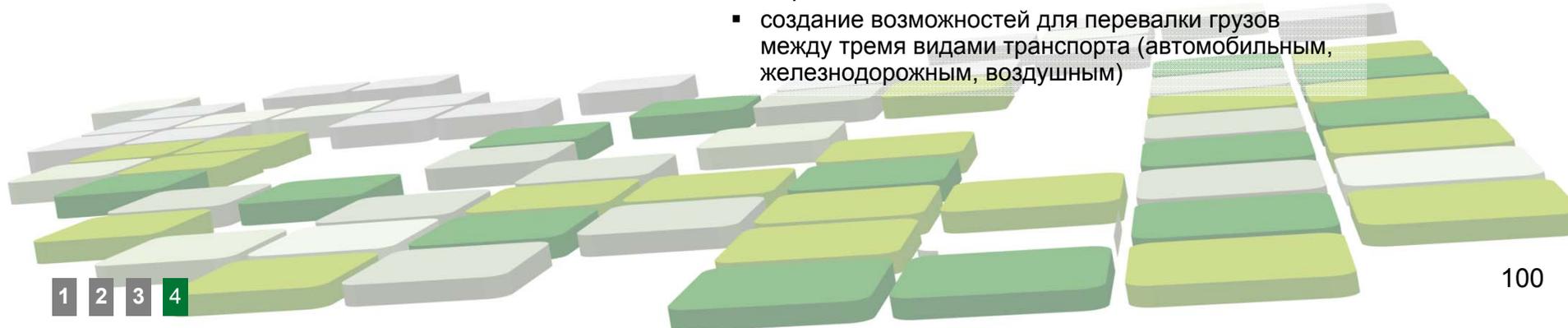
- Министерство транспорта и коммуникаций Кыргызской Республики

Дополнительные заинтересованные стороны:

- Администрация Ошской области

Ожидаемые выгоды:

- содействие развитию мультимодальности на юге Кыргызстана
- создание возможностей для перевалки грузов между тремя видами транспорта (автомобильным, железнодорожным, воздушным)





Международный логистический центр в Оше (2)

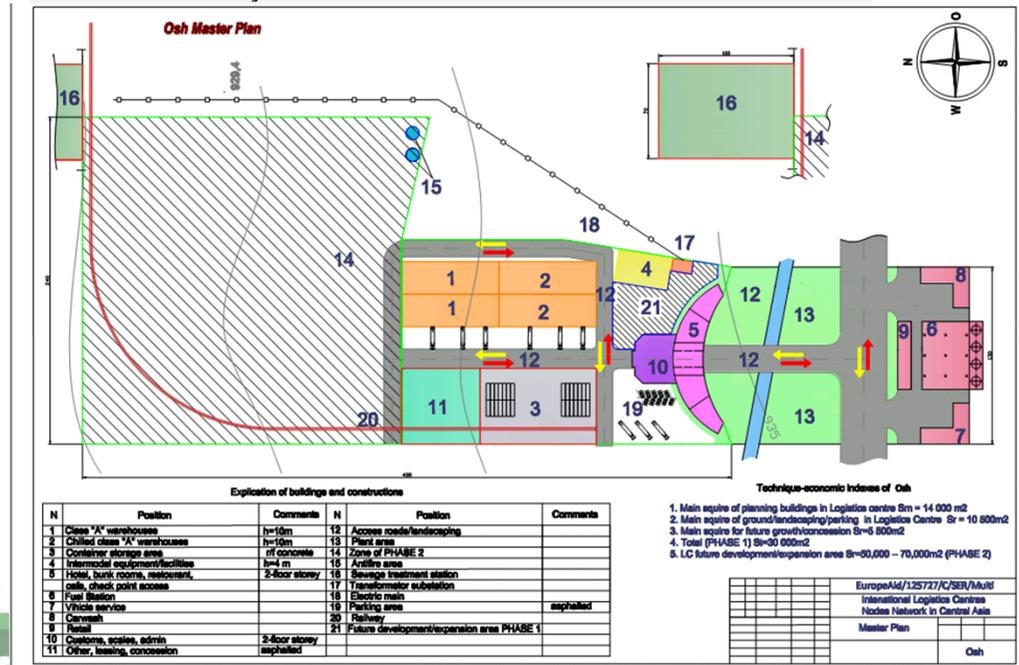


Сроки реализации н/д

- В 2010 году было подготовлено ТЭО, однако **земельный участок** для реализации проекта **не был определен**.
- Необходимо предпринять следующие шаги:
- определение земельного участка;**
 - обеспечение **присутствия таможенных органов** на территории логистического центра;
 - готовность правительства** взять на себя инвестиционные затраты по землеотводу / выкупу земли, подготовке площадки, обеспечению основного инфраструктурного доступа и коммунальных сетей;
 - уточнение интересов собственников** земельных участков в развитии КМП;;
 - тесное сотрудничество с АБР**, действующим в регионе;
 - акцент на **развитии логистических комплексов в крупных узловых пунктах** Кыргызстана, включая Ош.

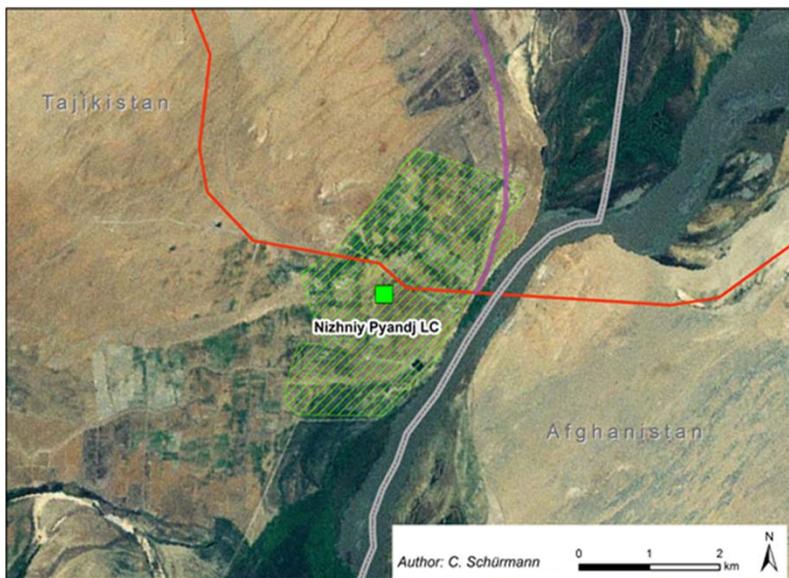
Предполагаемые инвестиции

- Объем инвестиций будет определен после выделения земельного участка.





Логистический центр «Нижний Пяндж»



■ Nizhniy Pyandj LC — Railway
— Country boundary — Main road
▨ Potential ILC site plot — TRACECA route (road/rail)

Data sources:
 TRACECA GIS Database (2013);
 RRG GIS Database (2013);
 OpenStreetMap (2013)

Author: C. Schürmann

Логистический центр призван стать **шлюзом для международных экспортно-импортных и транзитных контейнерных грузов**, а также пунктом складирования и обработки потребительских товаров для снабжения населения Хатлонской области.

Динамика соответствия МКА 2011-2013 гг.:

Макро	Микро
78%-81%	75%-76%



Регион:	Центральная Азия
Страна:	Таджикистан
Размещение:	Нижний Пяндж
Виды транспорта:	Мультимодальные перевозки (авто / ж/д)
Тип:	Мягкие меры + инвестиции 8,3 млн долл. США

Основные заинтересованные стороны:

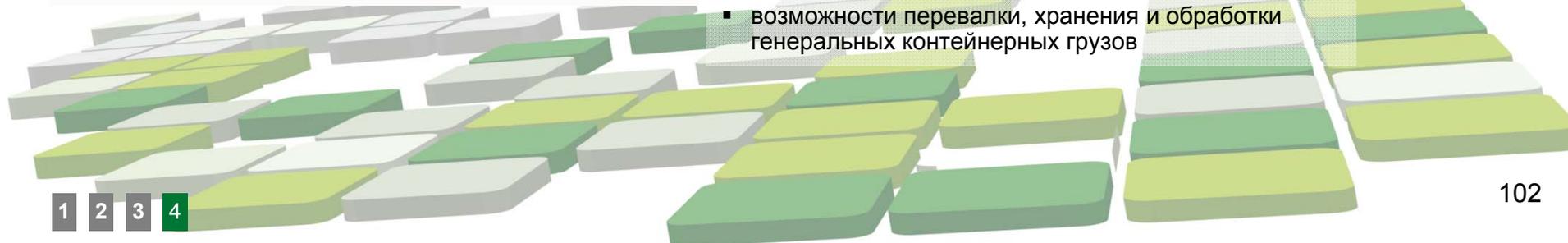
- Министерство транспорта Республики Таджикистан

Дополнительные заинтересованные стороны:

- МФУ (АБР, ВБ, ЕБРР)

Ожидаемые выгоды:

- современный логистический терминал, изначально рассчитанный на обработку только автомобильных грузов, но в конечном итоге позволяющий мультимодальную доставку автомобильным и железнодорожным транспортом
- возможности перевалки, хранения и обработки генеральных контейнерных грузов





Логистический центр «Нижний Пяндж» (2)



Сроки реализации н/д

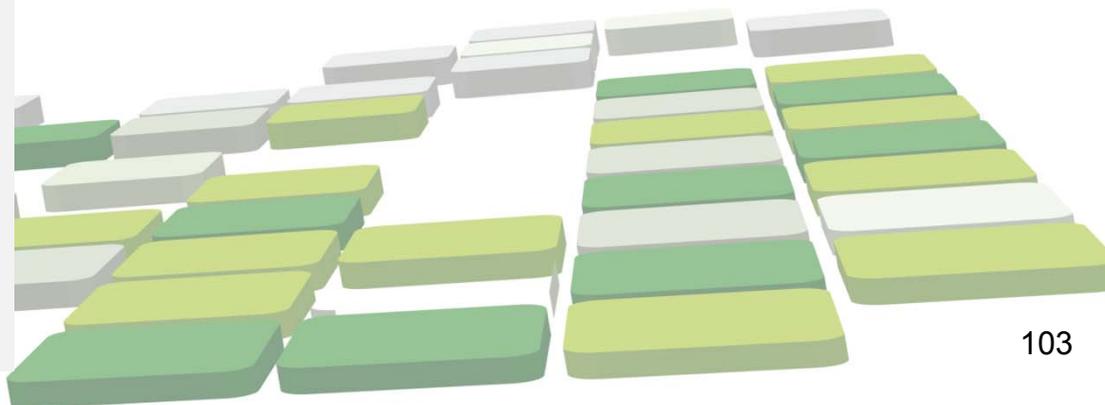
- **В 2010 году было подготовлено ТЭО** проекта, но **земельный участок** для его реализации **не был определен**;

Проектом предусмотрено строительство следующих объектов:

- **одноэтажный склад класса А1** для хранения генеральных и **опасных грузов**;
- **одноэтажный склад класса А** для хранения **скоропортящихся грузов**;
- **склад автомобильных контейнеров**;
- **мастерская техобслуживания**;
- **помещение спальни** на 30 спальных мест на втором этаже двухэтажного здания, **бар/кафе/ресторан** на 30 посадочных мест на первом этаже + ресепшн;
- **АЗС / СТО**;
- **небольшой магазин** в здании АЗС/СТО;
- **выделенная охраняемая парковка** для грузовых и легковых автомобилей;
- **двухэтажное офисное здание** со столовой;
- **зона под сдаваемые в лизинг или концессию складские объекты**;
- **очистные сооружения**;
- **резервные площади под будущее расширение.**

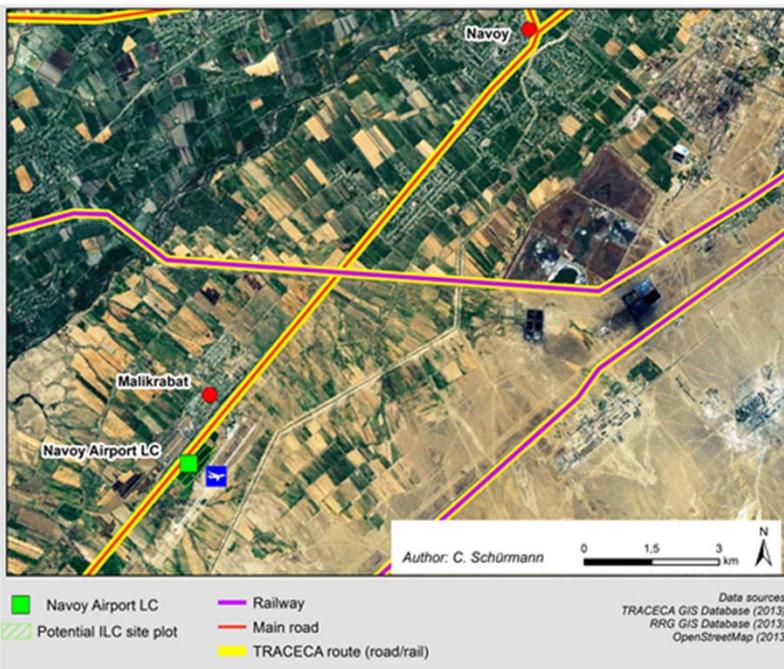
Предполагаемые инвестиции

- **Министерство транспорта Таджикистана** разработало инвестиционный проект по **строительству железной дороги** Колхозабад-Нижний Пяндж протяженностью около 46 км.
- **Правительство Таджикистана** вложило около **1,2 млн евро в подготовку коммунальных сетей** (электричество, водоснабжение) и ограждения территории СЭЗ.
- **Инвестиции в устройство ограждения** по периметру МЛЦ и строительство ворот были осуществлены Ассоциацией международных автомобильных перевозчиков "Таджикистан (АББАТ).
- **2,2 млн евро** для строительства терминала для грузовиков.





Международный логистический центр в аэропорту Навои



МЛЦ в Навои призван содействовать развитию высококачественных **инфраструктурных связей** в **Центральной Азии** и на других крупных региональных рынках.



Динамика соответствия МКА 2011-2013 гг.:

	Макро	Микро
	75%-75%	75%-75%

Регион:	Центральная Азия
Страна:	Узбекистан
Размещение:	Навои
Виды транспорта:	Мультимодальные перевозки (авто / ж/д / воздушные)
Тип:	Мягкие меры + инвестиции 10,5 млн долл. США

Основные заинтересованные стороны:

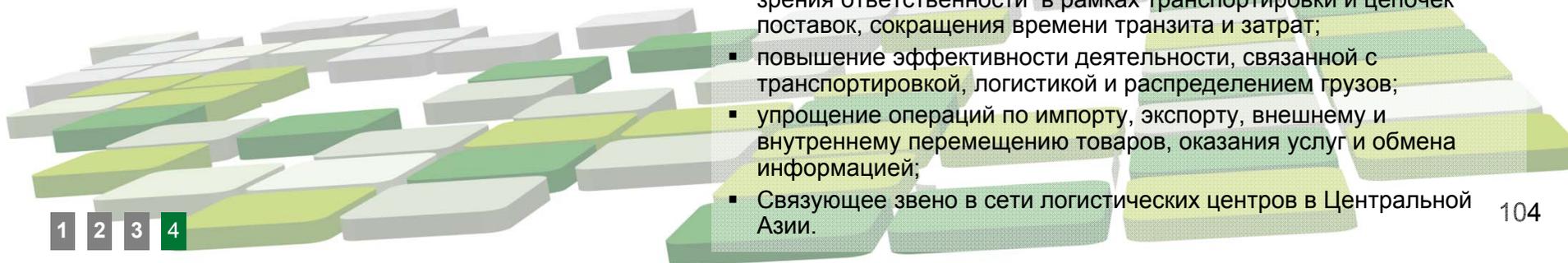
- Министерство внешних экономических связей, инвестиций и торговли Республики Узбекистан

Дополнительные заинтересованные стороны:

- Правительство, АБР, ВБ, JICA, ИБР, ЕБРР

Ожидаемые выгоды:

- содействие развитию Навои как основной базы для товарного обмена и воздушных грузовых перевозок;
- развитие контейнеризации вдоль коридора TRACECA;
- повышение привлекательности маршрута TRACECA с точки зрения ответственности в рамках транспортировки и цепочек поставок, сокращения времени транзита и затрат;
- повышение эффективности деятельности, связанной с транспортировкой, логистикой и распределением грузов;
- упрощение операций по импорту, экспорту, внешнему и внутреннему перемещению товаров, оказания услуг и обмена информацией;
- Связующее звено в сети логистических центров в Центральной Азии.





Международный логистический центр в аэропорту Навои (2)

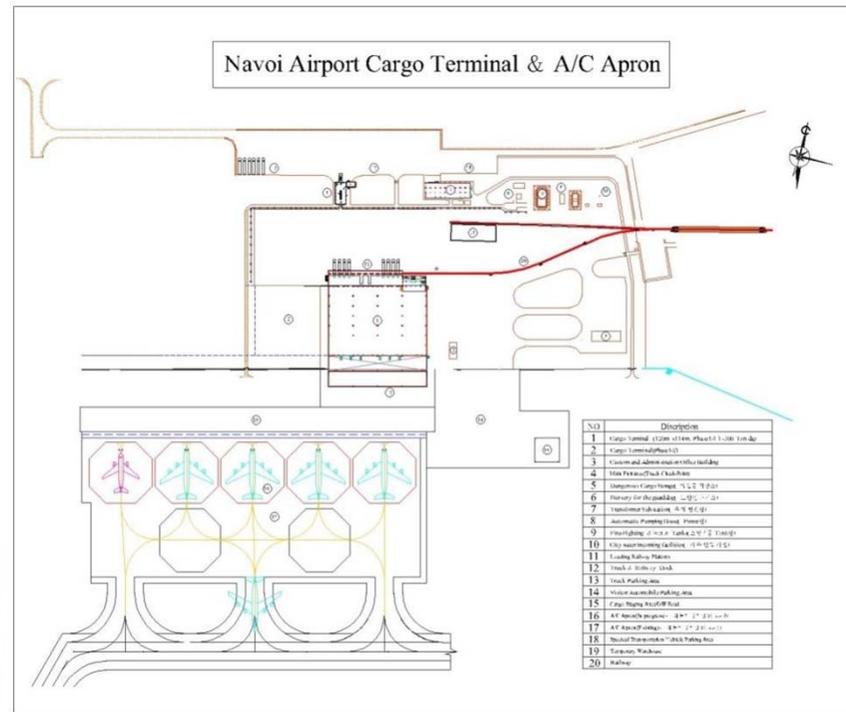


Срок реализации
н/д

- подготовка **технико-экономического обоснования** в 2010 году;
- предлагаемый объект планируется как **расширение существующего грузового терминала** в аэропорту Навои;
- выбранный участок **не имеет достаточных площадей** для дальнейшего расширения и строительства объектов для обработки автомобильных и железнодорожных грузов и складов;
- превращение грузового аэропорта в **мультимодальный хаб** должно осуществляться в **синергии** и партнерстве со **Свободной индустриально-экономической зоной**;
- целесообразно рассмотреть **альтернативный земельный участок**, связанный со **Свободной индустриально-экономической зоной «Навои»**;
- свободная экономическая зона «Навои» имеет **прямой доступ к железнодорожной и автодорожной сети**.

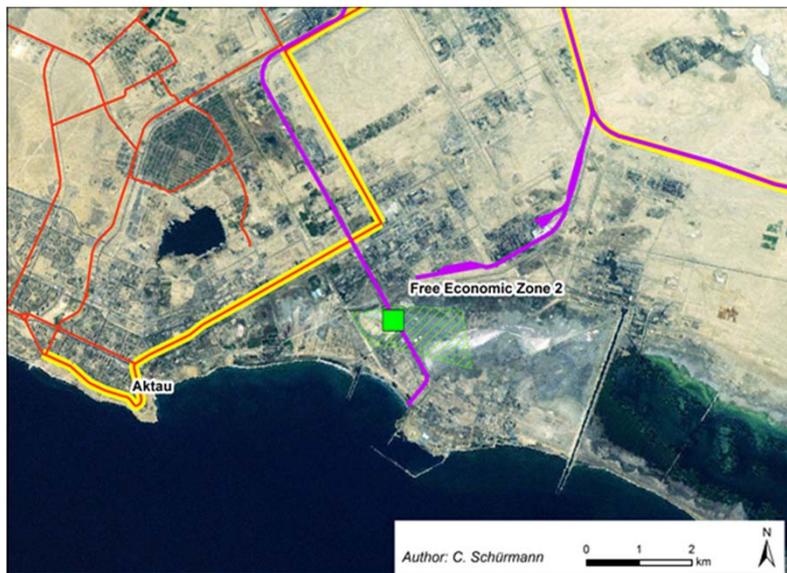
Предполагаемые инвестиции

- Проектная **стоимость строительства** 9,7 млн долл. США + 0,25 млн долл. США на осуществление **земляных работ** на территории 1,05 га + стоимость **погрузочно-разгрузочного оборудования** 739 189 долл. США = **10,5 млн долл. США**





Международный логистический центр в Актау



■ Free Economic Zone No.2 — Railway
▨ Potential ILC site plot — Main road
— TRACECA route (road/rail)

Data sources:
TRACECA GIS Database (2013);
RRG GIS Database (2013);
OpenStreetMap (2013)

Актау является **воротами в Казахстан и Центральную Азию**, а также основным **транзитным центром** для различных товаров.

МЛЦ в Актау будет представлять собой **современный мультимодальный комплекс и логистический терминал**, обеспечивающий многофункциональный сервис и обслуживание клиентов «под ключ», включая перевалку, хранение, переработку товаров с высокой грузовой пропускной способностью.



Динамика соответствия МКА 2011-2013 гг.:

Макро	Микро
81%-78%	79%-75%

Регион:	Центральная Азия
Страна:	Казахстан
Размещение:	Актау
Виды транспорта:	Мультимодальные перевозки (авто / ж/д / морские)
Тип:	Мягкие меры + инвестиции 33,4 млн долл. США

Основные заинтересованные стороны:

- Министерство реконструкции и развития Республики Казахстан
- Министерство торговли и промышленности Республики Казахстан

Ожидаемые выгоды:

- экономия транспортных расходов и времени ожидания
- сокращение времени нахождения в порту и таможенного оформления
- развитие контейнеризации вдоль коридора ТРАСЕКА
- развитие новых предприятий в сфере грузовых перевозок и логистики в Актау
- вклад в повышение привлекательности порта как центрального хаба в Каспийском регионе
- перераспределение грузопотоков в пользу коридора ТРАСЕКА
- содействие развитию интермодальности и контейнерных / Ро-Ро перевозок на Каспии
- связующее звено в сети логистических центров



Международный логистический центр в Актау (2)

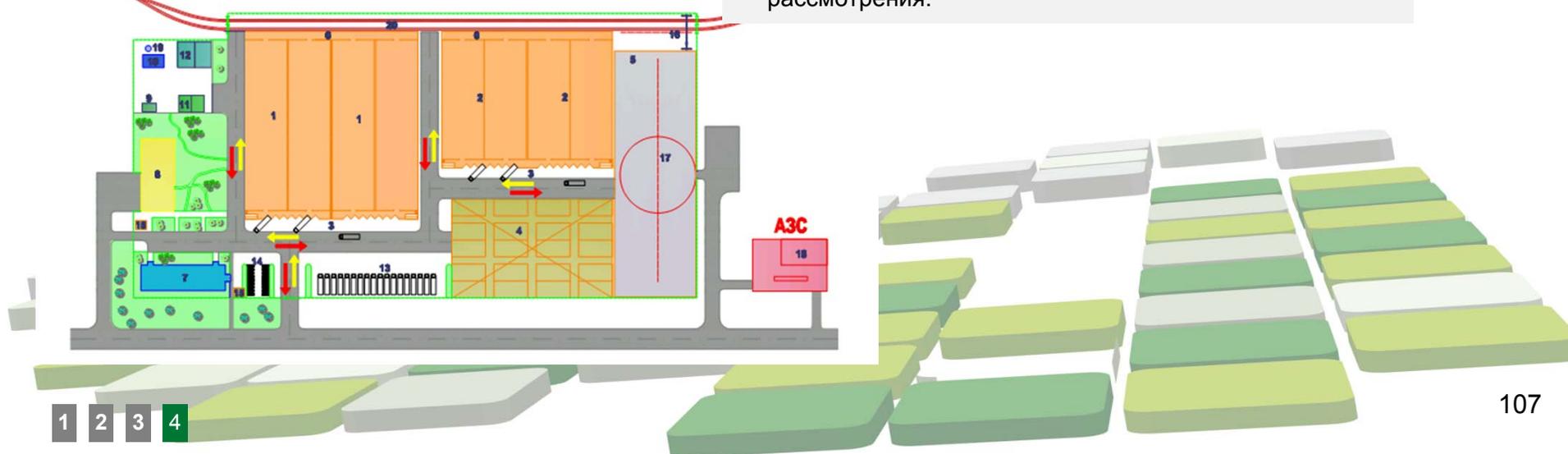


Сроки реализации н/д

- В 2010 году было подготовлено ТЭО проекта, но **земельный участок** для его реализации **не был определен**;
- **складские и логистические виды деятельности** были добавлены в основные документы, регламентирующие деятельность, разрешенную в Свободной экономической зоне;
- несколько компаний проявили предварительный **интерес к инвестициям в эти виды бизнеса в Свободной экономической зоне**.

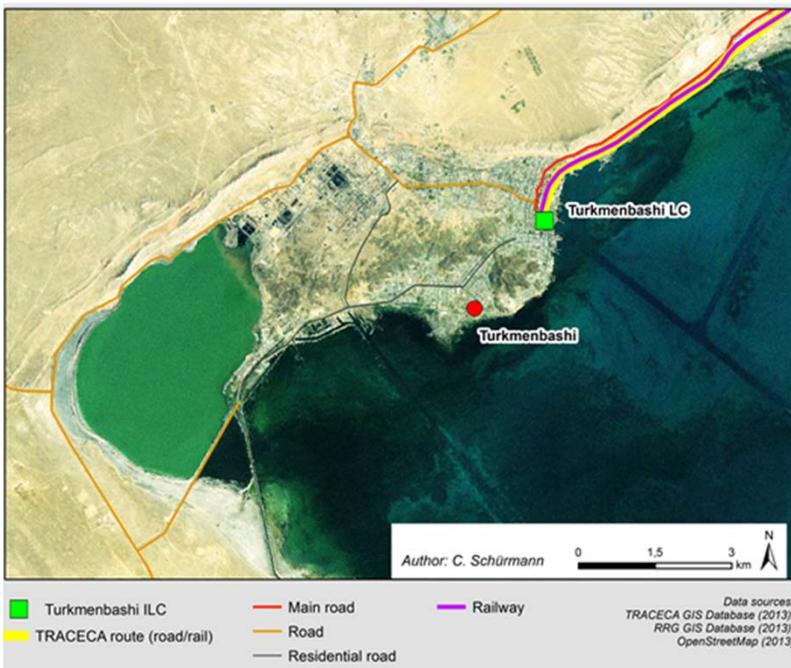
Предполагаемые инвестиции

- **Капитальный ремонт и строительство** участков на 50-километровой автодороге Жанаозен - Фетисово - Туркменистан и 35-километровой автодороге Бейнеу - Акжигит - Узбекистан.
- **Капитальный ремонт** 589-километровой автодороги Доссор - Кульсары - Бейнеу - Сай - Утес - Шетпе - Жетыбай - Актау, ведущей к Атырауской области.
- Начато **строительство новой железнодорожной линии** Жезказган – Бейнеу, что позволит сократить расстояние от Актау до китайской границы и восточной части Казахстана.
- **Планы расширения порта Актау** находятся в стадии рассмотрения.





Международный логистический центр в порту Туркменбаши



МЛЦ в Туркменбаши будет представлять собой **современный мультимодальный комплекс и логистический терминал**, обеспечивающий многофункциональный сервис и обслуживание клиентов «под ключ», включая перевалку, хранение, переработку товаров с высокой грузовой пропускной способностью.



Динамика соответствия МКА 2011-2013 гг.:

Макро	Микро
80%-83%	79%-82%

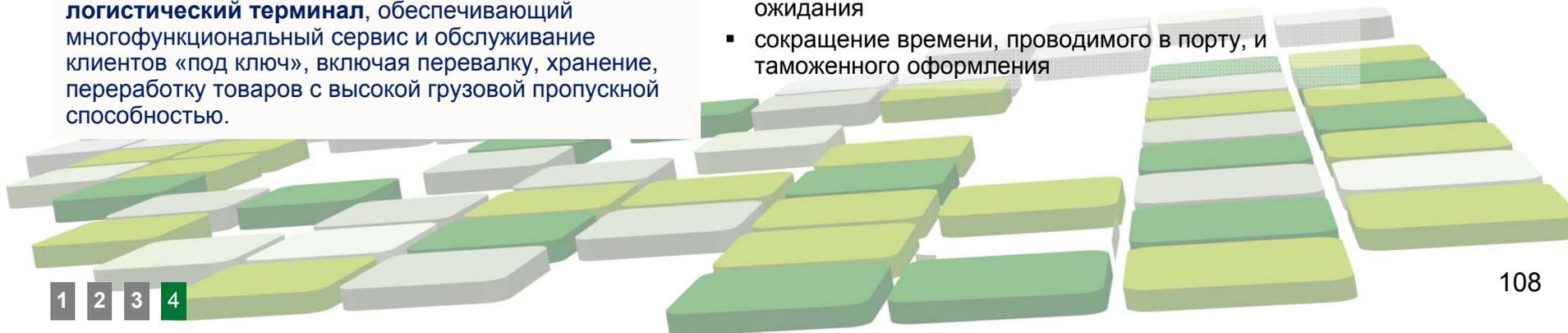
Регион:	Центральная Азия
Страна:	Туркменистан
Расположение:	Туркменбаши
Виды транспорта:	Мультимодальные перевозки (авто / ж/д / морские)
Тип:	Мягкие меры + инвестиции 44,4 млн долл. США

Основные заинтересованные стороны:

- Кабинет Министров Туркменистана
- Государственная служба морского и речного транспорта Туркменистана

Ожидаемые выгоды:

- экономия транспортных расходов и времени ожидания
- сокращение времени, проводимого в порту, и таможенного оформления





Международный логистический центр в порту Туркменбаши (2)



Этап 1

- в 2010 году было разработано ТЭО проекта, но **земельный участок** для его реализации **не был определен**;
- **два одноэтажных склада класса А** для хранения генеральных и опасных грузов общей площадью 10000 кв.м.;
- **два одноэтажных охлаждаемых склада класса А** для хранения скоропортящихся грузов общей площадью 10000 кв.м.;
- **автомобильный / железнодорожный контейнерный терминал и склад** вместимостью 2500 TEU, общей площадью 45 000 кв.м.;
- **двухэтажное административное здание** со столовой, с отдельной парковкой, общей площадью 3000 кв.

Этап 2

- зона для **подъемного оборудования и перевалки грузов с автомобильного транспорта на железнодорожный**, общей площадью 2500 кв.м.;
- **охраняемая стоянка для грузовых и легковых автомобилей** на 500 мест, общей площадью 20 000 кв.м.;
- территория, предусмотренная под сдачу в лизинг или концессию, для **складирования и хранения**, общей площадью 34 000 кв.м.;
- **грузовая доковая зона**, включающая 9 причалов с соответствующим подъемным оборудованием и / или козловыми кранами, общей площадью 12 500 кв.м.;
- **очистительные сооружения** общей площадью 8 000 кв.м.;
- **зона будущего развития / расширения** площадью 30 000 кв.м.

Предполагаемые инвестиции

- **Проект расширения порта Туркменбаши.** Контракт на строительство в размере 1,5 млрд долл. США был подписан с Gar Insaat, частью турецкой корпорации Calik Holding, 20 августа 2013 года.



Проекты ТРАСЕКА, отобранные АБР для финансирования с 2015 года

- 1  ■ Автомагистраль «Восток-Запад» (усовершенствование и расширение М2) Евлах-Гянджа, Газак
- 2  ■ Паромы и суда Ро-Ро большой вместимости для Каспийского морского пароходства
- 3  ■ Строительство Бакинского порта Алят (Этап I)
- 4  ■ Автодороги Хаджигабул – Евлах и Гянджа – Газак
- 5  ■ Логистический центр в Бакинском порту Алят

- 6  ■ Реконструкция автодороги Актау-Бейнеу (участок в Мангыстауской области)
- 7  ■ Реконструкция транзитного коридора Западная Европа - Западный Китай (из Актюбинской области, Казахстан, в Синьцзян, КНР)
- 8  ■ Электрификация железнодорожного участка Достык-Актогай
- 9  ■ Расширение порта Актау
- 10  ■ Строительство новой железнодорожной линии Жезказган-Саксаульская
- 11  ■ Автодорога Шымкент-Ташкент
- 12  ■ Совершенствование автомобильного и железнодорожного ППГ в Достыке
- 13  ■ Логистический центр в Актау
- 14  ■ Логистический центр в Хоргосе



Проекты ТРАСЕКА, отобранные АБР для финансирования с 2015 года

- 15  ■ Реконструкция автодороги Бишкек-Торугарт
- 16  ■ Электрификация железной дороги Луговая-Бишкек (Аламедин)
- 17  ■ Реконструкция железной дороги Балыкчы-Чалдовар-Луговая
- 18  ■ Реконструкция автодороги Бишкек-Ош
- 19  ■ Совершенствование ППГ для автомобильного транспорта в Карамыке
- 20  ■ Логистический центр в Оше

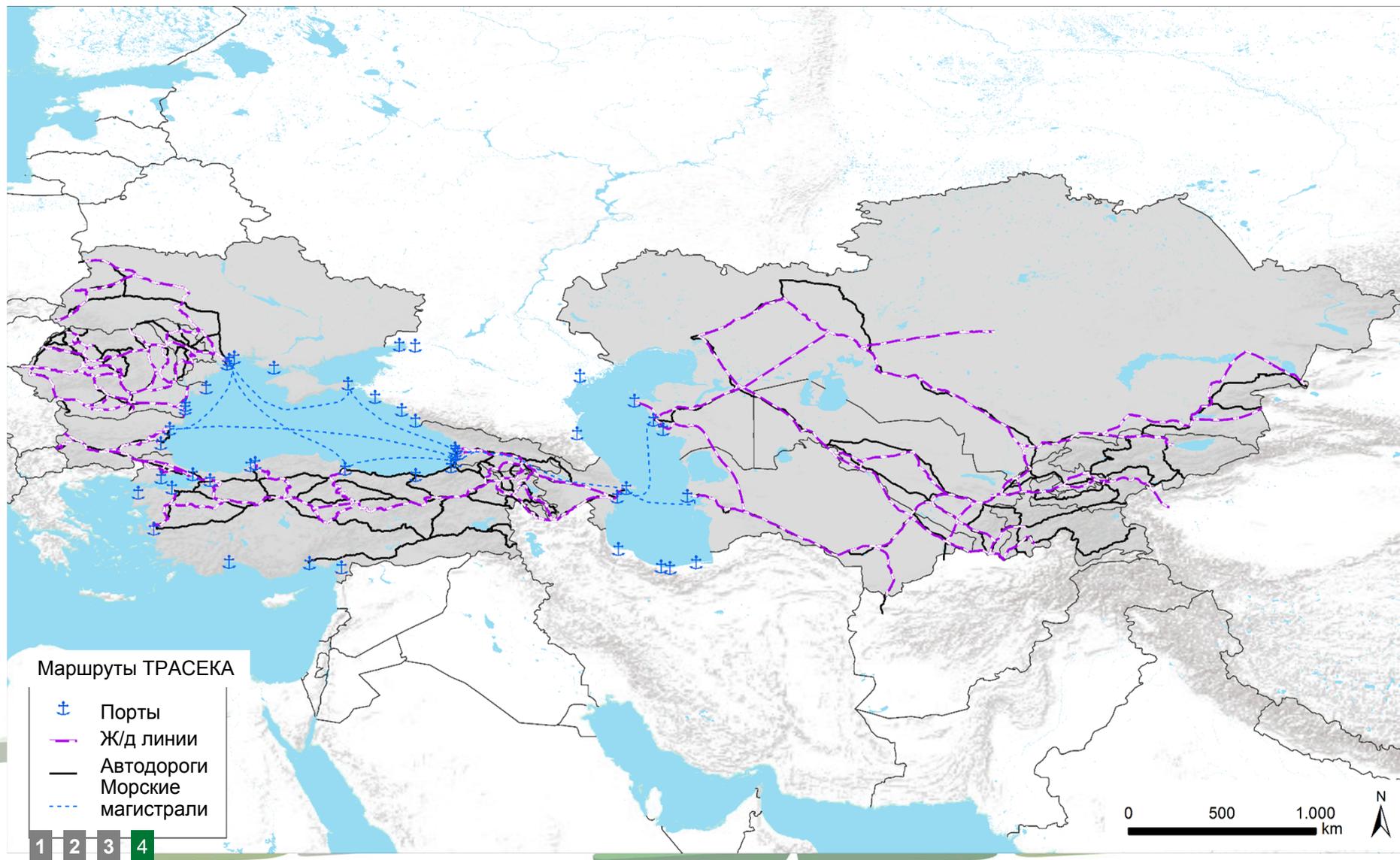
- 21  ■ Реконструкция автодороги Курган-Тюбе - Дусти - Пяндж
- 22  ■ Автодорога Душанбе - Турсунзаде - граница Узбекистана (62 км)
- 23  ■ Строительство железной дороги Колхозабад-Дусти-Пяндж - афганская граница (50 км)
- 24  ■ Логистический центр в Пяндже

- 25  ■ Логистический центр в Туркменбаши
- 26  ■ Реконструкция шоссе Ашхабад-Туркменбаши

- 27  ■ Электрификация железнодорожного участка Карши-Термез
- 28  ■ Электрификация железнодорожного участка Мароканд-Карши
- 29  ■ Электрификация железнодорожного участка Мароканд-Навои-Бухара
- 30  ■ Логистический центр «Ангрен» (расширение)

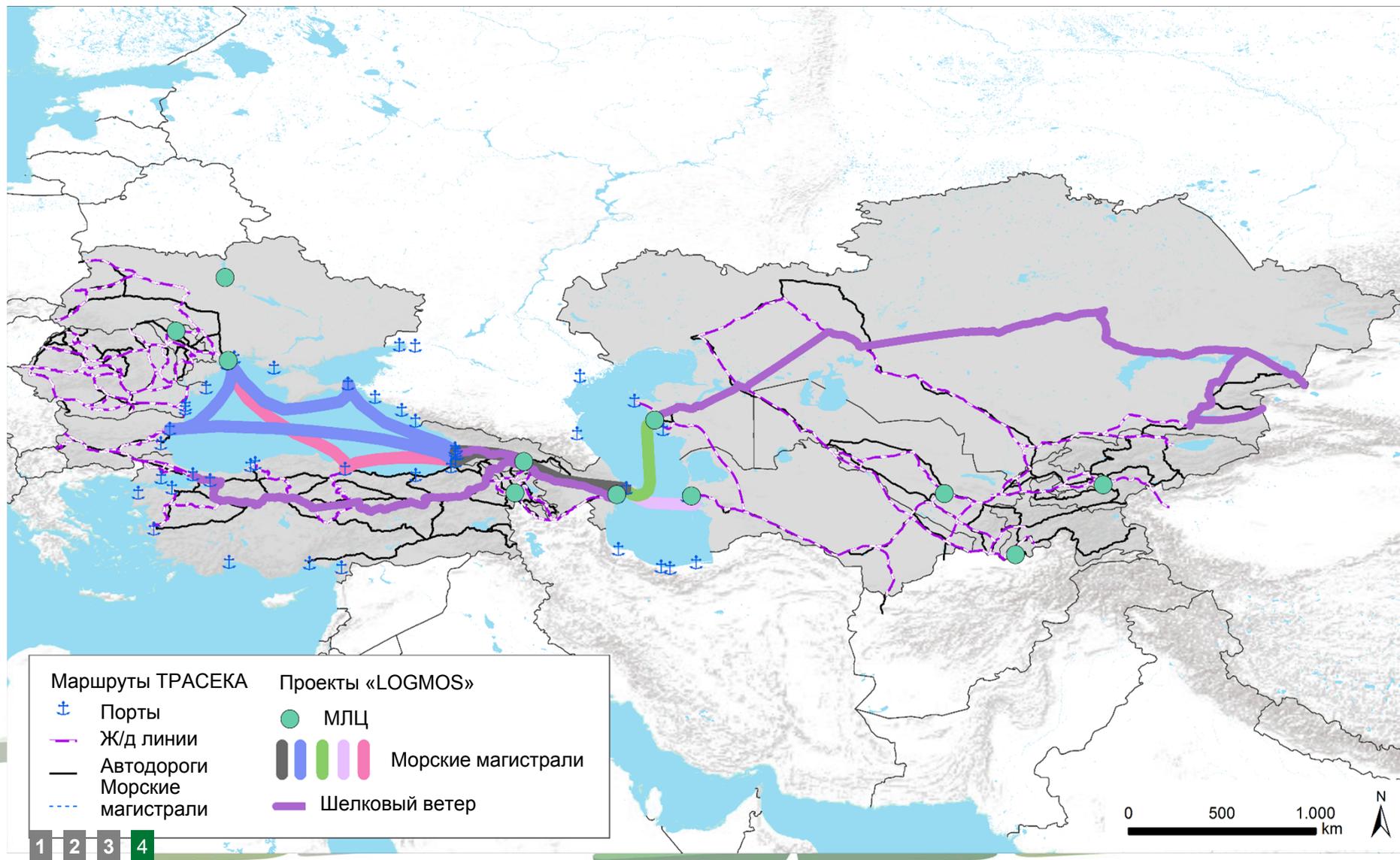


Проекты ТРАСЕКА, отобранные АБР для финансирования с 2015 года



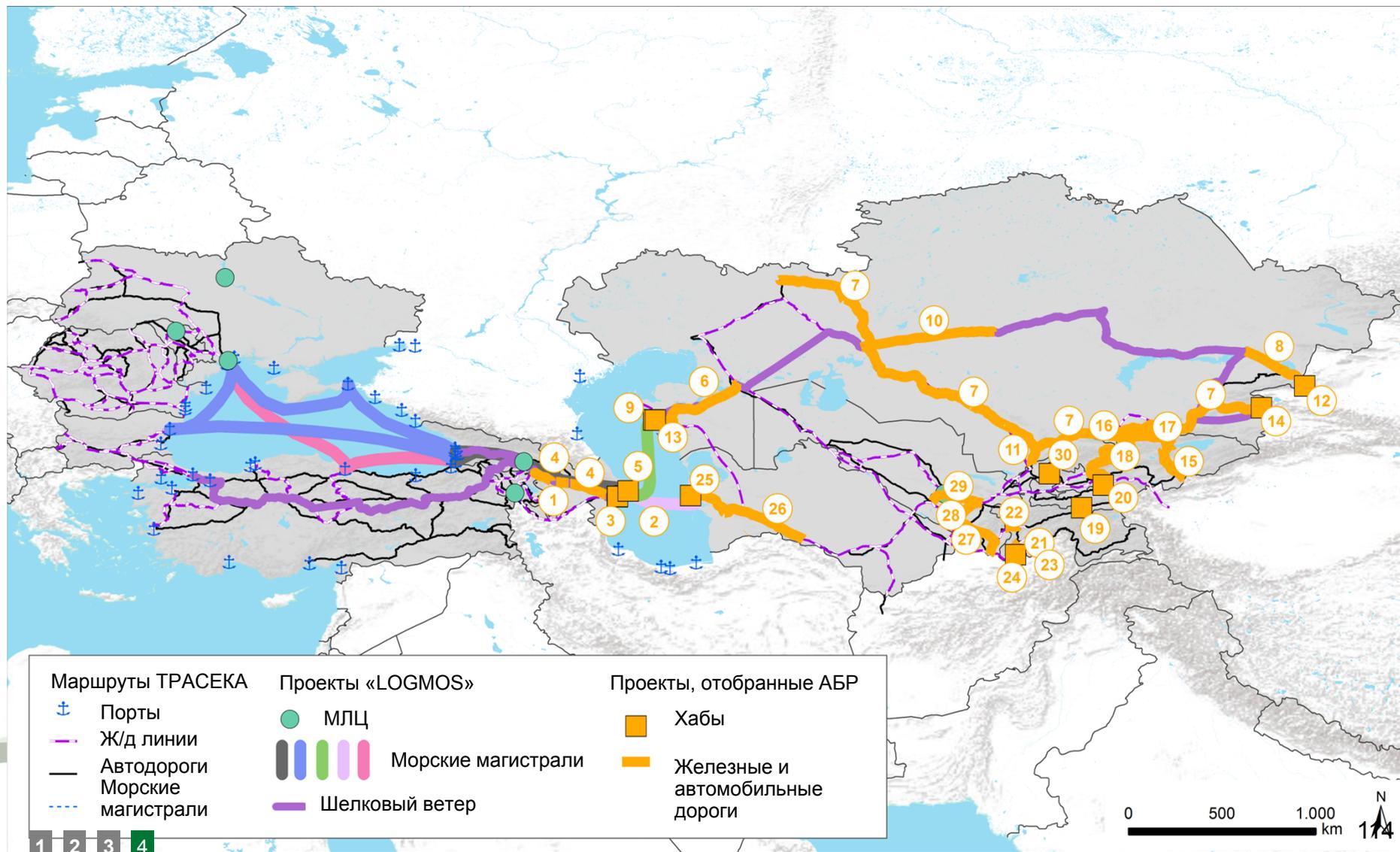


Проекты ТРАСЕКА, отобранные АБР для финансирования с 2015 года





Проекты ТРАСЕКА, отобранные АБР для финансирования с 2015 года



Спасибо за внимание!



Проект финансируется
Европейским Союзом

 egisInternational

DORNIER
CONSULTING

Проект осуществляется
Egis International / Dornier Consulting

