ENPI 2011 / 264 459

Логистические процессы и морские магистрали II

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

Отчет о ходе осуществления проекта IV

Апрель 2013 г.

Проект финансируется
Европейским Союзом

egis International

DORNIER CONSULTING

Проект осуществляется
Egis International / Dornier Consulting

ТИТУЛЬНЫЙ ЛИСТ ОТЧЕТА

Название проекта:	Логистические процессы и морские магистрали II Региональная программа добрососедства ЕС (Восток)
Номер контракта:	ENPI 2011/264 459
Страны:	Азербайджан, Армения, Болгария, Грузия, Казахстан, Кыргызстан, Молдова, Румыния, Таджикистан, Туркменистан, Турция, Узбекистан, Украина
Консультант:	**Egis International / Dornier Consulting GmbH**
Офис проекта:	Украина, 01034, г. Киев, ул. Лысенко 8-39
Тел./Факс:	+380 44 234 03 88, +380 44 288 08 92
Головной офис:	Egis International Place des Frères Montgolfier 78286 Guyancourt Cedex – France
Тел.:	+33 1 30 12 48 34
Факс:	+33 1 30 60 04 89
Адрес эл. почты:	Dominique.Bugarel@egis.fr
Контактное лицо:	Г-н Доминик Бугарель, руководитель консорциума

Список рассылки:

Получатель:	**ПС МПК ТРАСЕКА**
Адрес:	AZ 1005, Азербайджан, г. Баку, ул. Алиярбекова 8/2
Тел.:	+99412 498 27 18
Факс:	+99412 498 64 26
Адрес эл. почты:	office@ps.traceca-org.org
Контактное лицо:	Г-н Эдуард Бирюков

Получатель:	**Постоянный представитель ПС МПК ТРАСЕКА в Азербайджане**
Адрес:	AZ 1005, Азербайджан, г. Баку, ул. Алиярбекова 8/2
Тел.:	+99412 493 37 76
Факс:	+99412 498 64 26
Адрес эл. почты:	akif.m@ps.traceca-org.org
Контактное лицо:	Г-н Акиф Мустафаев

Получатель:	**Министерство транспорта Азербайджанской Республики**
Адрес:	AZ 1122, Азербайджан г. Баку, Тбилисский проспект, 1054
Тел.:	+99412 433 99 41
Факс:	+99412 433 99 42

Получатель:	**Постоянный представитель ПС МПК ТРАСЕКА в Армении**
	п/я 69
Адрес:	г. Ереван, 0010, Армения
	ул. Налбандяна, 28
Тел.:	+37410 59 00 88
Факс:	+37410 52 38 62
Адрес эл. почты:	g.grigoryan@mtc.am
Контактное лицо:	Г-н Гагик Григорян

Получатель:	**Министерство экономики и устойчивого развития Грузии**
Адрес:	Грузия, Тбилиси, 0108 Ул. Чантурия 12
Тел.:	+995 322 99 11 50
Адрес эл. почты:	N.Mikeladze@economy.ge
Контактное лицо:	Г-жа Натия Микеладзе

Получатель:	**Постоянный представитель ПС МПК ТРАСЕКА в Казахстане**
Адрес:	Казахстан, Астана, 010000 Пр. Кабанбай батыра 32/1
Тел.:	+7 7172 241 312
Факс:	+7 7172 241 419
Адрес эл. почты:	traceca@mtc.gov.kz
Контактное лицо:	Г-н Марат Садуов

Получатель:	**Постоянный представитель ПС МПК ТРАСЕКА в Кыргызстане**
Адрес:	Кыргызстан, г. Бишкек, 720017, ул. Исанова 42
Тел.:	+996 312 314266
Факс:	+996 312 312811
Адрес эл. почты:	aakmatov@mtk.gov.kg
Контактное лицо:	Г-н Адылбек Акматов

Получатель:	**Постоянный представитель ПС МПК ТРАСЕКА в Молдове**
Адрес:	Молдова, г. Кишинев, MD-2001, пр. Штефана чел Маре 162
Тел.:	+373 22 82 07 25
Факс:	+373 22 82 07 25
Адрес эл. почты:	andrei.cuculescu@mtid.gov.md
Контактное лицо:	Г-н Андрей Кукулеску

Получатель:	**Постоянный представитель ПС МПК ТРАСЕКА в Таджикистане**
Адрес:	Таджикистан, г. Душанбе, ул. Рудаки 80
Тел.:	+992 372 21 09 70 +992 918 65 9491 (моб.)
Адрес эл.почты:	straceca@mail.ru
Контактное лицо:	Г-н Солих Муминов

Получатель:	**Государственная служба морского и речного транспорта Туркменистана**
Адрес:	Туркменистан, г. Туркменбаши, 745000 ул. Шагадам 8а
Тел.:	+993 243 246 39
Адрес эл. почты:	yakubvaliyev@gmail.com
Контактное лицо:	Г-н Якуб Валиев

Получатель:	**Министерство Инфраструктуры Украины**
Адрес:	Украина, г. Киев, 01135 Пр. Победы 14
Тел.:	+38 044 351 40 50
Адрес эл. почты:	savchenko@mtu.gov.ua
Контактное лицо:	Г-н Константин Савченко

Получатель:	**Постоянный представитель ПС МПК в Украине**
Адрес:	Украина, г. Киев, 01135 Пр. Победы 14
Тел.:	+38 044 351 40 50
Адрес эл. почты:	UA_Traceca@mtu.gov.ua
Контактное лицо:	Г-н Валентин Касапчук

Получатель:	**Постоянный представитель ПС МПК ТРАСЕКА в Узбекистане**
Адрес:	Узбекистан, г. Ташкент, Пр. Мустакиллик 68-А оф. 501
Тел.:	+998 93 537 08 65
Адрес эл. почты:	olimjon_buranov@mail.ru
Контактное лицо:	Г-н Олимжон Буранов

Получатель:	**Постоянный представитель ПС МПК ТРАСЕКА в Болгарии**
Адрес:	Болгария, София, 1000 ул. Дьякона Игнатия 9
Тел.:	+359 2 9409 425
Факс:	+359 2 9409 836
Адрес эл. почты:	dsavov@mtitc.government.bg
Контактное лицо:	Г-н Димитар Савов

Получатель:	**Постоянный представитель ПС МПК ТРАСЕКА в Румынии**
Адрес:	38 Dinicu Golescu Bvd., Sector 1, 010873 Bucharest Romania
Тел.:	+40 21 319 61 63
Факс:	+40 21 319 61 63
Адрес эл. почты:	traceca@mt.ro
Контактное лицо:	Г-н Михай Греку

Получатель:	**Постоянный представитель ПС МПК ТРАСЕКА в Турции**
Адрес:	Hakkı Turayliç Caddesi No:5 Pk: 06338, Emek / Ankara - TÜRKİYE
Тел.:	+90 312 203 14 01
Факс:	+90 312 203 14 02
Адрес эл. почты:	erdem@ubak.gov.tr
Контактное лицо:	Г-н Эрдем Диреклер

Дата подготовки отчета: 27 апреля 2013 г.

Отчетный период: 28 октября 2012 г. – 27 апреля 2013 г.

Отчет подготовлен: Egis International / Dornier Consulting GmbH

DEVCO Менеджер проекта	Г-н Стефаан Бил [Ф.И.О.]	[подпись]	[дата]
Мониторинг проекта	[Ф.И.О.]	[подпись]	[дата]
Представительство ЕС в Азербайджане	[Ф.И.О.]	[подпись]	[дата]
Представительство ЕС в Армении	[Ф.И.О.]	[подпись]	[дата]
Представительство ЕС в Грузии	[Ф.И.О.]	[подпись]	[дата]
Представительство ЕС в Казахстане	[Ф.И.О.]	[подпись]	[дата]
Представительство ЕС в Кыргызстане	[Ф.И.О.]	[подпись]	[дата]
Представительство ЕС в Молдове	[Ф.И.О.]	[подпись]	[дата]

Представительство ЕС в Таджикистане	_____	_____	_____
	[Ф.И.О.]	[подпись]	[дата]
Europa House Туркменистан	_____	_____	_____
	[Ф.И.О.]	[подпись]	[дата]
Представительство ЕС в Турции	_____	_____	_____
	[Ф.И.О.]	[подпись]	[дата]
Представительство ЕС в Украине	_____	_____	_____
	[Ф.И.О.]	[подпись]	[дата]
Представительство ЕС в Узбекистане	_____	_____	_____
	[Ф.И.О.]	[подпись]	[дата]

СОДЕРЖАНИЕ

1 РЕЗЮМЕ 14

2 СИНОПСИС ПРОЕКТА 15

3 АНАЛИЗ УСЛОВИЙ РЕАЛИЗАЦИИ ПРОЕКТА 18

3.1 Контекст реализации проекта 18
3.2 Подход к реализации проекта 20
3.3 Сотрудничество с проектами ТРАСЕКА, другими проектами ЕС, а также отраслевыми организациями 21

4 ПЛАНИРОВАНИЕ ПРОЕКТА 37

4.1 Вводные данные 37
4.2 Обзор основных результатов Отчетного периода V и Заключительного отчетного периода 38

5 ДОСТИЖЕНИЯ ПРОЕКТА В ОТЧЕТНОМ ПЕРИОДЕ 70

6 ПЛАНЫ ПРОЕКТА НА СЛЕДУЮЩЕЕ ПОЛУГОДИЕ 96

ПЕРЕЧЕНЬ ТАБЛИЦ

Таблица 1: Внешние мероприятия IV отчетного периода 22
Таблица 2: Региональные мероприятия IV отчетного периода 23
Таблица 3: Достижение показателей выполнения 24
Таблица 4: Общий план работ 43
Таблица 5: Общий план достижения результатов 57
Таблица 6: Отчет об использовании ресурсов 65
Таблица 7: План деятельности на следующий период (программа работ) (1) 66

ПЕРЕЧЕНЬ ИЛЛЮСТРАЦИЙ

Иллюстрация 1: Проектные задачи и график реализации проекта 20
Иллюстрация 2: Планирование проекта «LOGMOS» 37

СПИСОК АББРЕВИАТУР

APMT	APM Terminals Management B.V.
CBA	Анализ «затраты-выгоды»
EUBAM	Инициатива ЕС по приграничной помощи Молдове и Украине
MARFA	Национлаьная ж/д-пармная компания "C.F.R. Marfă" S.A.
MSC	Средиземноморская судоходная компания (Mediterranean Shipping Company)
PAIES	Система предварительной подачи информации в электронном виде
TAEIX	Инструмент технического содействия и обмена информацией Генерального директората Еврокомиссии по расширению. TAIEX оказывает поддержку странам-партнерам по приведению их законодательной базы в соответствие со стандартами ЕС, ее применению и надзору за исполнением законодательства. Инструмент является достаточно гибким и базируется на потребностях стран, и позволяет странам получать квалифицированную помощь в соответствии с их требованиями в кратчайшие сроки
TEU	Двадцатифутовый эквивалент (стандартная единица для подсчета контейнеров различной вместимости и описания мощностей контейнеровозов или терминалов)
UND	Uluslarasi Nakliyeciler Derneği – Ассоциации международных автоперевозчиков Турции
UTIKAD	(тур. Uluslararasi Tasimacilik ve Lojistik Hizmet Uretenleri Dernegi) Ассоциация международных экспедиторских и логистических услуг Турции, основана в 1986 году
АЖД	Azerbaycan Demir Yollari, ЗАО "Азербайджанские железные дороги"
ГЖД	Грузинская железная дорога
ГЧП	Государственно-частное партнерство
ЕК	Европейская Комиссия
ЕС	Европейский Союз
ИМТП	Ильичевский морской торговый порт
КазАТО	Союз международных автомобильных перевозчиков Республики Казахстан
КАСПАР	Азербайджанское государственное каспийское морское пароходство
КБП	Контейнерный блок-поезд
Контракт LOGMOS	Региональный проект ТРАСЕКА "Логистические процессы и морские магистрали II" / ENPI No. 2011 / 264 459
КПАБ	Коммерческий парк «Аэропорт Борисполь»
КТС	АО «Каскор-Транссервис», частный железнодорожный оператор в порту и регионе Актау

КУГ	Программа комплексного управления границами КУГ (IBM) – одна из флагманских инициатив Восточного партнерства ЕА, направленная на повышение безопасности, борьбы с контрабандой и торговлей людьми, а также способствующая улучшению мобильности людей, при пересечении границ стран, не являющихся членами коридоров трансъевропейской сети и ТРАСЕКА. Целями программы также является помощь в разработке стратегий комплексного управления границ, приведение практики и законодательной базы в соответствие с нормами ЕС, а также содействие многостороннему сотрудничеству и диалогу сторон, стран-кандидатов на членство в ЕС и стран-членов ЕС.
ЛСС	Логико-структурная схема
ЛЦ	Логистический центр
МАРФА	Румынский оператор грузовых железнодорожных перевозок ЧФР Марфа (C.F.R. Marfă)
МГК	Межгосударственная комиссия ТРАСЕКА
МГК (Конвенция или правила)	Международная форма железнодорожной грузовой накладной (CIM) Правила МГК (Единые правила, касающиеся договора международной перевозки грузов железнодорожным транспортом 1999 года (МГК)) применяются к договору перевозки по железной дороге, если место принятия к перевозке товаров и назначенного места доставки расположены в двух различных государствах, из которых по крайней мере одно является участником Конвенции МГК и стороны договора согласились, что договор подлежит МГК. Согласно ст.1 (3) и (4), МГК применяется также к международным перевозкам, которые включают перевозку автомобильным транспортом, внутренним водным транспортом или морским транспортом в качестве дополнения к трансграничной перевозке по железной дороге, если соответствующая перевозка осуществляется в дополнение к перевозке железнодорожным транспортом в рамках одного договора перевозки.
МЖД	Молдавская железная дорога, государственная ж/д компания Молдовы
МКА	Мультикритериальный анализ
МЛЦ	Международный логистический центр
ММ	Морские магистрали
ММТПТ	Международный морской торговый порт Туркменбаши
МТ	Министерство транспорта
МФИ	Международный финансовый институт
ННГ	Новые Независимые Государства, также именуемые СНГ
Область	Тип географического административного деления в странах бывшего Советского Союза
ОМС	Основное многостороннее соглашение ТРАСЕКА
Пилотный проект	Пилотные проекты, отобранные для анализа или реализации в

«LOGMOS»	рамках контракта «LOGMOS»
ППК	Пункт пограничного контроля
Проект технической помощи «LOGMOS»	Региональный проект ТРАСЕКА "Логистические процессы и морские магистрали II" / ENPI No. 2011 / 264 459
ПРООН	Программа развития Организации объединенных наций
ПС	Постоянный секретариат
СМГС	СМГС накладная является перевозочным документом единой формы, которая применяется на железнодорожном транспорте между странами-участницами СМГС (страны подписали соглашение о международном грузовом сообщении)
СНГ	Содружество Независимых Государств
СЭЗ	Свободная экономическая зона
СЭЗ	Свобдная экономическая зона
ТЕН-Т	Трансъевропейская транспортная сеть
ТРАСЕКА	Транспортный коридор Европа-Кавказ-Азия
ТРАСЕКА НС	Национальный секретарь ТРАСЕКА
ТРАСЕКА ПС	Постоянный секретариат ТРАСЕКА
УГЦТС «ЛИСКИ»	Украинский государственный центр транспортного сервиса «ЛИСКИ», структурное подразделение Государственной администрации железнодорожного транспорта Украины - «Укрзализныци» (http://www.liski.com.ua)
УЗ	«Укрзализныця», Государственная администрация железнодорожного транспорта Украины
ЦА	Центральная Азия

1 РЕЗЮМЕ

Настоящий отчет освещает деятельность проекта технической помощи «LOGMOS» в четвертом отчетном периоде с 27 октября 2012 года по 27 апреля 2013 года включительно. Документ содержит обобщающую информацию о результатах, полученных в ходе реализации проекта за прошедшие два года. В нем представлены планы проектной команды на последний год реализации проекта. Отчет дает рекомендации для целевых групп, включая местные заинтересованные стороны и будущих партнеров по проекту.

Проектные планы актуализировались по мере поступления показателей выполнения, постановки новых задач и заключений по итогам проектных выездных миссий и мероприятий. В отчете обобщается деятельность проекта в рамках дополнительных задач, которая осуществлялась по согласованию с Европейской Комиссией в целях повышения результативности технической помощи ЕС. Отчет содержит также обзор проведенных в странах мероприятий, направленных на получение результатов по каждому отдельному компоненту.

Настоящий административный отчет сопровождается рядом технических приложений, в том числе:

Приложение 1 – Логико-структурная схема

Приложение 2 – Перечень проведенных встреч в ноябре 2012 г. – апреле 2013 г.

Приложение 3 – Предложения по улучшению правовой среды для морских магистралей и логистики: Часть III

Приложение 4 – Транзит через территорию Украины

Приложение 5 – Мастер-план «LOGMOS»

Приложение 6 – Информация о судоходных линиях

Приложение 7 – Материалы региональных совещаний «LOGMOS»

В отчете представлены шаги в рамках проекта «LOGMOS», направленные на достижение общей цели содействия долгосрочному устойчивому развитию логистической инфраструктуры и мультимодальных перевозок по коридору ТРАСЕКА В документе подчеркивается, что передача ответственности заинтересованным сторонам, скоординированный региональный диалог и ориентация на практические меры являются основным фактором повышения эффективности коридора ТРАСЕКА.

2 СИНОПСИС ПРОЕКТА

Название проекта:

ЕИСП – Региональный проект ТРАСЕКА – **«Логистические процессы и морские магистрали II»**

Контракт № - ЕИСП 2011/264459

Страны получатели:

Прямые – восточные партнеры по программе «ЕИСП – Европейский инструмент соседства и партнерства» (Азербайджан, Армения, Грузия, Молдова и Украина) и страны ТРАСЕКА в Центральной Азии (Казахстан, Кыргызстан, Таджикистан, Туркменистан и Узбекистан).

Непрямые – Болгария, Румыния, Турция

Общие цели:

Настоящий проект является продолжением наработок трех предыдущих проектов ТРАСЕКА:

- Морские магистрали для Черного и Каспийского морей
- Международные центры логистики для западных стран ННГ и Кавказа
- Международные центры логистики для стран Центральной Азии

Общая цель данного проекта заключается в содействии долгосрочному устойчивому развитию логистической инфраструктуры и мультимодальных перевозок по коридору ТРАСЕКА.

Выполнение проекта будет способствовать развитию и реализации согласованных стратегий создания интегрированных мультимодальных транспортно-логистических цепочек на базе концепции морских магистралей.

Конкретные цели проекта:

Оценка сети с региональной точки зрения в рамках поставленных задач должна способствовать тому, чтобы запланированные или реализованные инфраструктурные проекты и "мягкие" меры содействовали неразрывной целостности коридора ТРАСЕКА.

Основное внимание сосредоточено на следующих аспектах:

1. Устранение узких мест в логистике с основным упором на те, что затрудняют прохождение грузопотоков между портами и внутренними районами, в целях активизации торговли на региональном и международном уровнях.
2. Содействие эффективному движению товаров между черноморскими и каспийскими портами, обеспечение взаимодействия портов с внутренними районами посредством логистических платформ и оптимизации услуг в сфере морских перевозок.
3. Инициативы в отношении реформирования нормативно-правовой сферы и сектора портовых, логистических и судоходных операций, а также внедрение в портах системы управления состоянием окружающей среды.

Результаты:

Результат 1: Реализация концепции морских магистралей посредством существующих и будущих пилотных проектов и их наземных компонентов.

Результат 2: Разработка и продвижение концепции региональных сетей логистических центров и мультимодальных интерфейсов.

Результат 3: Мастер-план реализации концепции «LOGMOS» ТРАСЕКА.

Результат 4: Техническая помощь в области адаптации национальных/региональных правовых рамок.

Результат 5: План коммуникации, презентаций и информирования.

Мероприятия:

1A: Морское измерение морских магистралей

- Организация технической помощи национальным, двусторонним и региональным рабочим группам по реализации уже отобранных пилотных проектов
- Повышение квалификации и учебные поездки, посвященные трансграничной тематике
- Определение круга заинтересованных сторон и клиентов в ЕС, налаживание контактов с ними и их объединение
- Коммуникационные и информационные мероприятия по повышению осведомленности о концепции морских магистралей на региональном уровне
- Оценка осуществимости и рекомендации в отношении предварительно не отобранных и новых пилотных проектов
- Техническое содействие в привлечении различных источников финансирования для реализации проектов морских магистралей
- Мониторинг реализации пилотных проектов морских магистралей и подготовка отчетности

1B: Континентальное измерение морских магистралей

- Организация рабочих и целевых групп, а также техническая помощь в целях повышения эффективности (в том числе, упрощения процедур пограничного контроля) и привлекательности условий для коммерческой деятельности
- Подготовка и проведение нескольких тематических исследований в сфере взаимодействия портов и центров логистики

2A: Концепция региональных сетей центров логистики

- Организация двусторонних и региональных рабочих групп по повышению осведомленности о логистических услугах и возможностях сетей
- Определение основных сетей, соединяющих порты и логистические узлы
- Подготовка рекомендаций и руководящих принципов для создания сети центров логистики ТРАСЕКА
- Организация тренингов и учебных поездок

2B: Реализация проектов логистических центров

- Определение требующих координации точек пересечения для содействия развитию сети логистических центров
- Определение и поощрение синергии между отобранными центрами логистики
- Техническое содействие в создании условий для деятельности сети

- Дальнейшая работа над технико-экономическими обоснованиями и продвижением отобранных площадок в целях повышения заинтересованности
- Налаживание диалога и сотрудничества между инициаторами и девелоперами логистических центров

3: Мастер-план «LOGMOS»

- Разработка рекомендаций и руководящих принципов для развития «LOGMOS»
- Необходимо отобрать и разработать в качестве пилотных проектов два-три тематических исследования, а также создать небольшие рабочие группы для решения проблем узких мест и определения потребностей в технической помощи
- Содействие в привлечении финансирования, включая мероприятия по повышению квалификации задействованного персонала

4: Техническая помощь в корректировке нормативно-правовой базы

- Тематическое исследование, посвященное оценке законодательства в области морских и мультиммодальных перевозок, а также вопрсам защиты окружающей среды
- Организация тренингов, семинаров, рабочих групп для выявления необходимых изменений
- Разработка механизма мониторинга корректировки правовых условий

Целевая группа:

Министерства транспорта, портовые и морские администрации, управляющие компании портов и терминалов, связанные с пограничным переходом агентства, транспортные ассоциации, железнодорожные компании, перевозчики, местные ассоциации и институты, представители бизнеса и т.д.

Бенефициары: Министерства транспорта стран-участниц ТРАСЕКА, ПС МПК ТРАСЕКА

Начало проекта: 27 апреля 2011 г.

Период реализации: 36 месяцев

Ресурсы: Техническое содействие включает следующие ресурсы:

Категория «долгосрочные ключевые эксперты»:

Руководитель группы экспертов: 660 чел/дней

Ключевой эксперт 2: 660 чел/дней

Ключевой эксперт 3: 660 чел/дней

Категория «краткосрочные эксперты»:

Старшие эксперты: 1000 чел/дней

Младшие эксперты: 1500 чел/дней

Главный офис проекта:

Украина, г. Киев 01034, ул. Лысенко, 8, оф.39

Тел./Факс: +380 44 234 03 88, +380 44 288 08 92

3 АНАЛИЗ УСЛОВИЙ РЕАЛИЗАЦИИ ПРОЕКТА

Данная глава содержит информацию о четвертом отчетном периоде проекта, продолжавшемся с 27 октября 2012 года по 27 апреля 2013 года. В ней описан текущий контекст и подход к реализации проекта, а также аспекты сотрудничества с партнерами по проекту и заинтересованными сторонами. В этой главе также дается обзор показателей эффективности, достигнутых в ходе осущетствления проекта с начала его реализации.

3.1 Контекст реализации проекта

С самого начала реализации проекта проектная команда осуществляла сотрудничество с Постоянным Секретариатом (ПС) ТРАСЕКА, Национальными секретарями, заинтересованными сторонами и партнерами проекта по различным вопросам в рамках разработки мастер-плана морских магистралей и логистических процессов ТРАСЕКА. Европейская Комиссия активно вовлекалась в этот процесс с самого начала осуществления проекта. Представительства ЕС в Грузии, Казахстане, Армении, Азербайджане, Кыргызстане, Украине и Молдове активно участвовали в обсуждении вопросов пилотных проектов.

Транснациональный характер и трансграничное сотрудничество в коридоре ТРАСЕКА, его маршруты, простирающиеся от Черного моря, через Кавказ в Среднюю Азию, объединяют страны с различными социально-экономическими и политическими условиями и разнообразными интересами развития в рамках единой территории мультимодальных перевозок. Однако для того, чтобы этот коридор превратился в единый вектор с бесперебойным транспортным сообщением вместо разрозненных транспортных связей, необходим комплексный подход к пространственному планированию и развитию, который выходит за рамки сугубо национальных политических курсов.

Цели будущего расширения Трансъевропейских сетей (TEN) должны быть отражены во внутреннем развитии экономической интеграции в ТРАСЕКА в целях содействия интеграции стран-участниц в глобальную экономику с использованием европейских маршрутов. Кроме того, существующая протяженность коридора ТРАСЕКА с запада на восток более чем 5500 км обуславливает приоритетность необходимых мер по развитию межрегиональной связей в рамках ТРАСЕКА, или решению внутренних проблем ТРАСЕКА на межрегиональном уровне, что позволит этому коридору стать функциональным связующим звеном между Европой и Азией.

Коридор включает как страны, имеющие выход к морю, так и внутриконтинентальные и даже вдвойне закрытые от моря страны. Приоритеты развития коридора учитывают приоритеты конкретных стран в получении доступа к мировым рынкам. Именно поэтому проектом «LOGMOS» были определены три требующих улучшения основных звена на основе 16 пилотных проектов, отобранных к реализации в рамках предшествующих проектов технической помощи ЕС:

- **Проект «Шелковый ветер», соединяющий Азию и Европу** через Каспий и Турцию, который не только представляет собой жизненно важное прямое наземное сообщение между Европой и Китаем, но и обеспечивает фидерные маршруты для других стран Центральной Азии, не имеющих выхода к морю, к маршруту «Шелкового ветра». Кроме того, эффективность «Шелкового ветра» зависит от надлежащего функционирования каспийских морских линий и логистических хабов в Казахстане, Туркменистане и Азербайджане.
- Каспийский участок коридора охвачен **маршрутом блок-поездов Баку - Поти - Батуми**, что в сочетании с развитием инфраструктуры логистических узлов в

поселке Алят, Тбилиси и Ереване позволит обеспечить надежное сообщение для цепочек поставок в коридоре ТРАСЕКА.

- Для стран Черноморского региона развитие морских магистралей и совершенствование транзитного потенциала (устранение существующих барьеров с помощью «мягких» мер), а также поиск новых линий транспортного сообщения (морские и внутренние водные пути) представляют собой важнейшие направления совершенствования.

Философия проекта «LOGMOS» с самого начала была направлена на облегчение практического диалога между государственным и частным секторами по различным аспектам логистики и морского транспорта. Эта работа была организована на трех уровнях: в прямой коммуникации экспертов ЕС и ТРАСЕКА с заинтересованными сторонами в странах-бенефициарах, в ходе интерактивных мероприятий, организованных проектами ТРАСЕКА, и в рамках продвижения проекта «LOGMOS» и ТРАСЕКА на различных конференциях в регионе.

Наряду с отраслевыми министерствами и ведомствами, как указано в Техническом задании, важными партнерами проекта «LOGMOS» являются Постоянный секретариат и Национальные секретари. Согласно установленным институциональным правилам проекта ТРАСЕКА, все мероприятия проекта должны быть доведены до сведения Национальных секретарей и ПС. Тем не менее, проект «LOGMOS» по согласованию с Европейской комиссией осуществляет и прямые контакты с важными заинтересованными сторонами, продолжая держать в курсе Национальных секретарей и ПС.

Команда проекта стремилась широко освещать свое присутствие в странах TRACECA с целью поддержания равного уровня активного участия заинтересованных сторон в регионе. В частности, планы действий по дальнейшему развитию пилотных проектов и основные положения мастер-плана «LOGMOS» обсуждались проектной командой с соответствующими заинтересованными сторонами.

В этой связи была оказана техническая помощь в подготовке планов действий по важным проектам в контексте «LOGMOS», по согласованию с заинтересованными сторонами были проведены тематические исследования по недостаточно развитым внутренним водным путям ТРАСЕКА. Проекты логистических центров (морских магистралей на Каспийском и Черном море[1], проектов коридора на Дунае и Днепре[2]) были переданы бенефициарам и поддерживаются владельцами проектов при консультативной поддержке команды «LOGMOS».

В центре внимания команды проекта в отчетный период находились два проекта, отобранных с помощью МСА:

- Проект запуска **контрейлерного маршрутного поезда «Шелковый ветер» из Казахстана в Турцию / к Черному морю и далее в Европу**, включающий развитие инфраструктуры, разработку бизнес-концепций и «мягких» мер, направленных на улучшение обслуживания коридора ТРАСЕКА. Ответственность за развитие проекта «Шелковый ветер» несет Республика Казахстан. После утверждения этого регионального проекта Правительством Республики Казахстан в феврале 2012 года и проведения трех последующих

[1] Планы действий или примеры из практики, а также МКА были подготовлены и проведены проектной командой в 2011-2012 годах. Проекты реализовывались в рамках двусторонних региональных миссий или мероприятий, организованных в тот период.

[2] Примеры из практики по оценке потенциала этих двух речных маршрутов ТРАСЕКА были опубликованы в Отчетах о ходе выполнения проекта I (Днепр) и II (Дунай).

совещаний Целевой группы в рамках региональных мероприятий «LOGMOS» или специализированных межгосударственных платформ сотрудничества министрами Казахстана, Азербайджана, Грузии и Турции в ноябре 2012 года был подписан Меморандум о взаимопонимании. Подписание межправительственного соглашения о проекте «Шелковый Ветер» планируется в рамках совещания МПК ТРАСЕКА в 2013 году.

- Проект содействия **транзитным грузопотокам через территорию Украины** в целях повышения потенциала коридора ТРАСЕКА, включающий мягкие меры и выявление преимуществ реализации жизненно важных бизнес-концепций вдоль коридора. Бенефициаром в Украине была создана целевая группа по межведомственном уровне, занимающаяся аналогичной тематикой с точки зрения национальных интересов. Результаты работы и рекомендации проекта «LOGMOS» будут переданы этой целевой группе после завершения отчетного периода.

Работа над соответствующими тематическими исследованиями была согласована с проектом IDEA II, результаты транспортной модели, разработанной в рамках проекта IDEA I, были использованы там, где это было целесообразно, полученные заключения были переданы бенефициару.

3.2 Подход к реализации проекта

Как подчеркивалось в предыдущих отчетах, проектная группа избрала интерактивный подход к реализации проекта, включающий пять определенных видов деятельности (компонентов) и соответствующих задач. Прогресс и результаты в соответствии с компонентами проекта описываются в технических и административных отчетах, подготавливаемых каждые шесть месяцев. График отчетности и сроки выполнения работ в рамках отдельных компонентов представлены на иллюстрации ниже.

Иллюстрация 1: Проектные задачи и график реализации проекта

Все мероприятия осуществляются в тесном взаимодействии с Европейской комиссией партнерами по ТРАСЕКА. В прошедшем отчетном периоде проектная группа

сосредоточила свою работу на предварительных материалах мастер-плана и соответствующих тематических исследованиях. В рамках компонента 5 (Коммуникации, обзор и ниформирование) работы были организованы в интерактивном режиме. Все проведенные мероприятия были посвящены конкретным техническим компонентам 1- 4.

Помимо плановых отчетов о ходе осуществления проекта, деятельность проекта «LOGMOS» освещалась и другими видами средств распространения информации, в частности, информационным порталом ЕИСП, разделом проекта «LOGMOS» веб-страницы ТРАСЕКА (где публиковались информационные бюллетени, обновленные планы действий, одобренные бенефициарами обзорные отчеты по странам и решения региональных совещаний), а также в рамках внешних конференций.

Любые конкретные предложения бенефициаров, не включенные в проектное задание, рассматривались и рассматриваются с точки зрения их реализации только после предварительного одобрения Европейской Комиссией. В текущем отчетном периоде Исполнитель представил на рассмотрение Европейской Комиссии дополнение с разъяснением методики распределения дополнительных человеко-дней в течение последнего года реализации проекта. Дополнение требуется в связи с необходимостью компенсации человеко-дней, выделенных для выполнения дополнительных задач, а также в предверии более трудоемкой подготовки мастер-плана «LOGMOS», чем первоначально планировалось. Это влечет возникновение рисков реализации проекта – таких как ограниченный доступ к данным, недостаточная последовательность и достоверность предоставляемых материалов, частые изменения на уровне принятия решений в странах ТРАСЕКА и ограниченные возможности персонала контрагентов для отслеживания выполнения согласованных программ и планов действий. К настоящему моменту соответствующее дополнение было передано, и его утверждение находится на рассмотрении.

3.3 Сотрудничество с проектами ТРАСЕКА, другими проектами ЕС, а также отраслевыми организациями

Важными для проекта «LOGMOS» заинтересованными сторонами на местном уровне являются Национальные Секретари всех стран-бенефициаров, а также Постоянный Секретариат. Команда проекта рассматривает структуры ТРАСЕКА как своих основных партнеров по продвижению задач и мероприятий проекта «LOGMOS». Одновременно команда проекта извлекает выгоду из сотрудничества с представителями частного сектора и использует их ноу-хау в процессе реализации. Такой двойной подход помог донести идеи проекта непосредственно до заинтересованных сторон, участвующих в реализации проекта. Тем не менее, роль Национальных секретарей в некоторых странах необходимо расширять в том, что касается активизации их мобилизационного потенциала в отношении игроков транспортного сектора. В этом отношении проект «LOGMOS» может способствовать налаживанию контактов и партнерских взаимоотношений между структурами ТРАСЕКА и представителями логистического и морского бизнеса.

Партнерами проекта являются сообщество организаций-доноров, логистические платформы, промоутеры аналогичных инициатив в регионах, а также другие проекты ЕС. Поддерживались контакты с представителями МФИ, частных и международных компаний, они приглашались на все региональные мероприятия.

Продолжалась координация мероприятий на региональном и национальном уровнях с соответствующими проектами, финансируемыми ЕС.

Все участники ТРАСЕКА получали информацию о ходе осуществления проекта. Проведен ряд двусторонних встреч с ПС ТРАСЕКА с участием Национальных Секретарей

или их представителей. Командой проекта была организована работа с партнерами и заинтересованными сторонами ТРАСЕКА в рамках:

- двусторонних встреч
- внешних мероприятий
- совещаний круглых столов и рабочих групп
- рабочих групп на региональных семинарах и мероприятиях по развитию потенциала.

Двусторонние встречи, проведенные командой проекта на протяжении отчетного периода, перечислены в Приложении 2.

Проект был представлен на следующих **внешних мероприятиях** (см. Таблицу 1):

Таблица 1: Внешние мероприятия IV отчетного периода

Страна	Дата	Мероприятие
Бельгия	Декабрь 2012 г.	Ежегодная морская конференция ЕС «Мировые морские связи – навстречу 2020 г.»
Украина	Апрель 2013 г.	Первое координационное совещание между Европейской комиссией, МПК ТРАСЕКА и проектами технической помощи (организовано в рамках проекта IDEA II)

Следующие региональные мероприятия были организованы проектом «LOGMOS» в странах ТРАСЕКА в четвертом отчетном периоде (см. Таблицу 2)

Таблица 2: Региональные мероприятия IV отчетного периода

Страна	Дата	Мероприятие
Молдова	**6-7 ноября 2012 года**	Региональная конференция по содействию развитию торговли; совещания рабочих групп по проекту «Шелковый ветер» и Ро-Ро перевозкам на Каспии. Это региональное мероприятие было посвящено проблемам пересечения границ и упрощения процедур торговли, вопросам железнодорожного и морского транспорта, а также вопросам взаимодействия на уровне стран ТРАСЕКА и между странами ТРАСЕКА, ЕС и третьими странами. Приглашенные заинтересованные стороны обсудили практические вопросы сотрудничества по развитию современных совместных процедур пересечения границ, мультимодальных связей с внутренними районами и морского аспекта ТРАСЕКА с учетом реализации, в частности, проекта «Шелковый ветер» и новых инициатив в сфере морских перевозок в Каспийском бассейне. Были представлены достижения текущего этапа развития региональных проектов по содействию торговле, значимых для коридора ТРАСЕКА: Всемирного банка, EUBAM, ОБСЕ и ЕЭК ООН. Конференция предоставила возможность таможенным службам стран-участниц ТРАСЕКА проинформировать их коллег из других стран о планах и инициативах в области «единого окна», а также о принятых и необходимых к принятию мерах по обеспечению условий для развития современной международной и транзитной торговли. Представители проекта «LOGMOS» проинформировали о прогрессе, достигнутом после последнего регионального семинара в Актау в июле 2012 года. Основное внимание сейчас уделяется разработке проекта мастер-плана «LOGMOS» для коридора ТРАСЕКА. С этой точки зрения особую важность имеют новые пилотные проекты, такие как «Шелковый ветер» и транзит через территорию Украины. Более подробную информацию об этом мероприятии можно найти в Приложении 7.
Грузия	**10-12 апреля 2013 г.**	Региональный тренинг по логистике, морским перевозкам и экономике транспорта – трехдневное обучение для специалистов из области транспорта, логистики и экспедиторского дела, а также представителей государственного сектора - был проведен 10-12 апреля 2013 года в Тбилиси. Целью обучения было представление заинтересованным сторонам ТРАСЕКА европейского опыта в сфере

		логистических и морских концепций и возможностей их применения для ТРАСЕКА. Семинар проводили лекторы из Университета прикладных наук Вильдау и Гамбургского технологического университета, а также эксперты «LOGMOS». Представители глобальной логистики и игроки экспедиторского рынка (DHL, MSC, APM Terminals), действующие в регионе, представили соответствующие тематические исследования. Тематика интерактивного обучения охватывала вопросы грузовых логистических систем и узлов, планирования сети, «зеленой» логистики, морской политики, цепочек поставок, экспедиторского бизнеса, стратегии и тенденции на рынке логистики. Особое внимание было уделено схемам ГЧП в секторе транспорта и транспортной экономике. Семинар был разделен на три тематических модуля, в обучении приняли участие более 130 представителей из стран ТРАСЕКА. Аудитория представляла собой все звенья цепочки поставок от грузовладельцев, экспедиторов и портов до судоходных линий, транспортных операторов и таможенных специалистов. Более подробную информацию об этом мероприятии можно найти в Приложении 7.

Таблица 3: Достижение показателей выполнения

Результаты	Согласованные объективно проверяемые показатели	Примечания	Статус
PI: Начало осуществления Проекта Мобилизация проекта Корректировка плана работ	Все показатели выполнения были достигнуты		
1A: Морское измерение проектов «морских магистралей» a) Учебные мероприятия и учебные поездки b) Диалог с группой заинтересованных сторон и клиентов из ЕС c) Мероприятия по коммуникации и распространению	Подготовка, распространение и актуализация **планов действий по 5 отобранным пилотным проектам «морских магистралей»** и дальнейших планов действий для новых проектов	Распространение в июле 2011 г., обновление в октябре 2011 г. Актуализация в процессе подготовки Отчетов о ходе осуществления проекта II и III Специальные обновления выполняются по требованию	Выполнено Доп. работа ведется

Результаты	Согласованные объективно проверяемые показатели	Примечания	Статус
информации, направленные на укрепление осведомленности о концепции «морских магистралей» на основе региональной поддержки d) Оценка и рекомендации в отношении возможностей реализации ранее выбранных и новых пилотных проектов e) Техническая помощь, направленная на мобилизацию различных источников финансирования для реализации проектов «морских магистралей» f) Мониторинг и отчетность по вопросам реализации пилотных проектов «морских магистралей»	Созданы национальные, двусторонние и региональные **рабочие группы по 5 пилотным проектам «морских магистралей»,** которые работали на протяжении **первого года проекта**	Национальные рабочие группы / целевые группы создаются с участием государств-бенефициаров ТРАСЕКА	Выполнено Доп. работа ведется
	Созданы национальные, двусторонние и региональные **рабочие группы по дополнительным проектам «LOGMOS»**	Целевые группы по проекту «Шелковый ветер» и транзиту через территорию Украины были созданы в апреле 2012 г.	Выполнено Доп. работа ведется, обеспечиваются регулярные совещания и координация заинтересованных сторон
	Определена, как минимум, **одна международная компания, заинтересованная** в развитии пилотных проектов	В реализацию проекта вовлечены такие международные компании, такие как UND, UTICAD, Maersk, CMA, Sea Link, Polzug, K&N и др.	Выполнено Доп. работа ведется
1B: Континентальное измерение проектов «морских магистралей» a) Формирование рабочих групп и предоставление технической помощи с целью повышения эффективности. b) Разработка и внедрение ограниченного числа	**Раз в шесть месяцев** выпускаются информационные бюллетени о судоходных линиях Черного и Каспийского морей, которые включаются в состав отчетов	1-й выпуск был подготовлен в июле 2011 года 2-й выпуск стал одним из приложений к Отчету о ходе осуществления проекта II 3-й выпуск был приложен к Отчету о ходе осуществления проекта III 4-й выпуск приложен к настоящему Отчету	Ведется работа, сроки соблюдены

Результаты	Согласованные объективно проверяемые показатели	Примечания	Статус
ситуационных исследований по связям между портами и зонами логистики.	В **13 странах-бенефициарах** проведена оценка и предоставлены рекомендации в отношении возможностей реализации ранее выбранных и новых пилотных проектов	Ведется работа Был определен проект «Шелковый ветер» Тематическое исследование по Днепру было опубликовано в октябре 2011 г. Тематическое исследование по Дунаю было опубликовано в апреле 2012 г. Подготовлено тематическое исследование по транзиту через территорию Украины	Выполнено для тематических исследований по Днепру и Дунаю, а также по транзиту через территорию Украины Обновления будут организованы по мере необходимости
	Техническая помощь, направленная на мобилизацию различных источников финансирования для реализации проектов «морских магистралей» — **определены соответствующие вехи для каждого отчетного периода**	На Инвестиционном форуме TRACECA был представлен проект МЛЦ в а/п «Звартноц» Проект МЛЦ а/п «Борисполь», который разрабатывается за счет инвестиций владельца проекта, был представлен на Конференции «LOGMOS» в Брюсселе Эта работа координируется с проектом IDEA II, также основные положения TRACECA будут включены в мастер-план проекта	Ведется работа, сроки соблюдены
	Сформирован **набор ключевых показателей эффективности пилотных проектов**, который обновляется	Включено в план действий. Подтверждается заинтересованными сторонами. Представлены в планах действий для	Выполнено Доп. работа ведется

Результаты	Согласованные объективно проверяемые показатели	Примечания	Статус
		новых выбранных пилотных проектов. Рекомендации будут предоставлены по запросу	
2A: Концепция региональных сетей логистических центров a) Создание двусторонних и региональных рабочих групп по продвижению процессов логистики и сетевых возможностей b) Идентификация основных сетей взаимодействия портов и логистических центров c) Разработка рекомендаций и руководящих принципов по формированию сети логистических центров TRACECA d) Организация учебных поездок и обучения	Подготовка, рассылка и обновление **планов действий по 11 проектам МЛЦ, определенным ранее**, и дальнейших планов действий по новым проектам	Разосланы в июле 2011 года Обновлены в октябре 2011 года Включены в повестку дня всех значимых мероприятий Передано в сферу компетенции заинтересованных сторон Разработаны для новых дополнительных проектов в октябре 2012 г.	Выполнено Доп. работа ведется
	Созданы национальные, двусторонние и региональные **рабочие группы по 11 пилотным проектам МЛЦ,** которые работают **на протяжении первого года проекта**	Национальные рабочие / целевые группы созданы при участии стран-бенефициаров	Выполнено Доп. работа ведется
	Созданы национальные, двусторонние и региональные **рабочие группы по дополнительным проектам «LOGMOS» (общий показатель наряду с Результатом 1)**		
2B: Реализация проектов логистических центров a) Идентификация путей взаимодействия, нуждающихся в корректировке, для формирования сети логистических центров b) Выявление и	Основные связи между портами и логистическими центрами определены для всех стран-бенефициаров	База для проведения MCA была подготовлена в июле 2011 года. Обновление MCA в апреле 2012 года Основы методологии мастер-плана «LOGMOS»	Ведется работа, сроки соблюдены

Результаты	Согласованные объективно проверяемые показатели	Примечания	Статус
обеспечение синергетического взаимодействия между логистическими центрами c) Техническая помощь по формированию условий работы сетей d) Отработка технико-экономических обоснований и продвижение определенных ранее объектов, расширение осведомленности и заинтересованности e) Налаживание диалога и сотрудничества между заказчиками и застройщиками логистических центров		опубликованы в апреле 2012 года, обновлены в октябре 2012 года Завершена работа по составлению обзоров по странам, следующее обновление обзорных отчетов планируется выполнить до января 2014 г.	
	Единый план действий / руководящие принципы формирования **сети** логистических центров **ТРАСЕКА**	Учтены в методологии мастер-плана «LOGMOS» Будут составной частью мастер-плана «LOGMOS» в соответствии с концепцией ГП, опубликованной в декабре 2012 г.	Ведется работа, сроки соблюдены
	Адаптированы проекты взаимодействия, скорректированные для формирования сети логистических центров	В планы действий были внесены обновления Предусмотрены в мастер-плане в соответствии с Концепцией Определены в рамках проекта транзита через территорию Украины	Выполнено
	Обновлено **11 технико-экономических обоснований**	Ведется работа по обновлению ТЭО в рамках планов действий Переданы в компетенцию заинтересованных сторон Проводятся специальные консультации	Выполнено Доп. работа ведется

Результаты	Согласованные объективно проверяемые показатели	Примечания	Статус
3:Мастер-план «LOGMOS» a) Разработка рекомендаций и руководящих принципов для «LOGMOS» b) Два-три ситуационных исследования должны быть отобраны и проработаны в качестве пилотных проектов; должны быть созданы малые рабочие группы для устранения узких мест и определения необходимой технической помощи c) Поддержка и развитие потенциала для привлечения финансирования	**МКА для разработки методики** идентификации проектов **«LOGMOS»** согласован на **первый год реализации проекта (также имеет отношение к результатам 1 и 2)**	Была сформирована методическая база МСА / для выполнения данной работы требовалась публикация результатов пересмотра политики TEN-T	Выполнено
	Проведение МКА проектных предложений **(также имеет отношение к результатам 1 и 2)**	В процессе выполнения, Завершено на IV этапе реализации проекта в отношении составления перечня (приоритетных) проектов для мастер-плана	Выполнено Доп. работа ведется
	2-3 ситуационных исследования по транспортным связям «LOGMOS» **(также имеет отношение к результатам 1 и 2)**	Завершена работа над 1-м ситуационным исследованием по результатам анализа затрат и выгод (CBA) запуска маршрутного контейнерного поезда, публикация в апреле 2012 года Подготовлено 2-е тематическое исследование по организации транспортного сообщения для klогистического центра в аэропорту «Звартноц», публикация в апреле 2012 года 3-е исследование по потенциалу Днепра опубликовано в октябре 2011 года 4-е исследование по потенциалу Дуная для TRACECA подготовлено в апреле 2012 года Тематическое	Ведется работа, выполнено

Результаты	Согласованные объективно проверяемые показатели	Примечания	Статус
		исследование транзитного потенциала Украины для ТРАСЕКА подготовлено CBA для проекта «Шелковый ветер» в настоящее время обсуждается с бенефициарами	
	Проекты «LOGMOS» определены для **Ежегодного инвестиционного форума ТРАСЕКА (также имеет отношение к результатам 1 и 2)**	В рамках ИФТ-2012 состоялась презентация проекта строительства автомобильной дороги к Ереванскому логистическому центру Разработка документов для анализа затрат и выгод (CBA) запуска маршрутного контейнерного поезда и МЛЦ в Тбилиси, Грузия (ожидается окончательное решение Правительства)	Выполнено
	Разработан мастер-план «LOGMOS»	Введение опубликовано в апреле 2012 г. Первоначальный вариант опубликован в октябре 2012 г. Отредактированная Концепция и план реализации были утверждены ЕК в декабре 2012 г. Первая встреча с DG Move была проведена в январе 2013 г. при содействии DEVCO	Выполняется, задержка обусловлена недостаточной координацией действий с DG MOVE в течение первых двух лет реализации проекта и задержкой публикации обновленной политики TEN-T. Работа должна быть ускорена

Результаты	Согласованные объективно проверяемые показатели	Примечания	Статус
			путем привлечения дополнительных ресурсов после одобрения соответствующего дополнения к проекту
4: Техническая помощь в корректировке нормативно-правовой базы a) Оценка законодательной и нормативной базы в сфере морских и интермодальных перевозок по результатам ситуационного исследования b) Организация обучения, семинаров и рабочих групп для определения необходимых изменений c) Разработка механизма мониторинга внесения необходимых изменений в нормативные документы	Оценка законодательной и нормативной базы в сфере морских и интермодальных перевозок, имеющей отношение к планам действий	Соответствующие положения включены во все планы действий. Для «морских магистралей» учтены рекомендации проекта ЕС TRACECA SASEPOL Отчет по Западной части TRACECA был опубликован в апреле 2012 года (охватывает часть «морских магистралей») Часть II опубликована в октябре 2012 года, а часть III (с обновленными главами по морским магистралям и логистике) прилагается к настоящему Отчету	Выполнено
	Механизм мониторинга внесения необходимых изменений	Соответствующее положение включено в планы действий Будет включено в мастер-план «LOGMOS»	Ведется работа, сроки соблюдены
	Индивидуальное обучение на специальной основе для участников пилотных проектов	Проведение тренинга по модели «владелец-оператор» в Брюсселе 29.02.2012	Ведется работа, сроки соблюдены

Результаты	Согласованные объективно проверяемые показатели	Примечания	Статус
		Тренинг по интермодальным перевозкам и упрощению таможенных процедур и торговли проведен в Азербайджане 17.04.12 Учебная поездка в Турцию по вопросам концепций морских магистралей и логистики состоялась в июне 2012 г. Семинар по мультимодальным перевозкам и упрощению торговли и таможенных процедур проведен 6-7 ноября 2012 г. в Молдове Интерактивное обучение прикладной логистике (Модуль A), управлению морскими перевозками (Модуль B), экономике транспорта (Модуль C) проведено 10-12 апреля 2013 г. в Грузии	
5: Коммуникация, информация, осведомленность a) Разработка и реализация плана и медиа-стратегии коммуникации, распространения информации и обеспечения осведомленности b) Сотрудничество с инфо-центром ЕИПС c) Веб-портал на сайте ТРАСЕКА, база знаний для	На протяжении первоначального периода разработаны **план и медиа-стратегия коммуникации**, распространения информации и обеспечения осведомленности	План составлен и сдан на первоначальном этапе	Выполнено
	На первоначальном этапе создан **веб-портал** на основе сайта ТРАСЕКА, который **обновляется не менее одного раза в месяц**	Веб-страница проекта запущена в июне 2011 года Регулярные обновления осуществляются раз в две недели и по мере необходимости	Ведется работа, сроки соблюдены

Результаты	Согласованные объективно проверяемые показатели	Примечания	Статус
команд проектов по вопросам «морских магистралей» и логистических центров, онлайн-библиотека d) Совещания заказчиков проектов на основе платформы сотрудничества e) Распространение итоговых результатов проекта f) Учебные поездки в Турцию и страны ЕС по вопросам «морских магистралей» и логистики g) Специализированные учебные семинары и мероприятия по развитию потенциала (на специальной основе) h) Поддержка в подготовке инвестиционных форумов ТРАСЕКА (ИФТ) и оформлении технической документации	Информационные материалы **передаются каждые шесть месяцев** всем бенефициарам ТРАСЕКА	Проектные отчеты составляются согласно графику (Вступительный отчет - в июле 2011 года; Отчет о ходе осуществления проекта I – в октябре 2011 года; Отчет о ходе осуществления проекта II – в апреле 2012 года; Отчет о ходе осуществления проекта III – в октябре 2012 года и Отчет о ходе осуществления проекта IV - в апреле 2013 года) Были разработаны рекламные материалы (брошюры, памятки, календари, листовки, блокноты, пресс-релизы, плакаты, сертификаты о прохождении тренингов) Новый комплект рекламно-информационных материалов подготовлен в августе - сентябре 2012 года Новый комплект рекламно-информационных материалов подготовлен в октябре 2012 – апреле 2013 г.	Ведется работа, сроки соблюдены

Результаты	Согласованные объективно проверяемые показатели	Примечания	Статус
	Проведение **совещаний кооперационных платформ / круглых столов** с участием владельцев проектов по странам и в двустороннем порядке - по меньшей мере, **по два раза каждые шесть месяцев**	Совещания кооперационных платформ в рамках 11 конференций (апрель - октябрь 2011 г.) 2 конференции (ноябрь 2011 г.- апрель 2012 г.) 3 конференции (май – октябрь 2012 г.) В т. ч. кооперационная встреча с заинтересованными лицами из Туркменистана Четыре круглых стола и заседания рабочих групп (апрель – октябрь 2011 г.) Семь круглых столов и заседаний рабочих групп (ноябрь 2011 г.– апрель 2012 г.) Два круглых стола и два заседания рабочих групп в мае 2012 г. – октябре 2012 г. Были проведены круглые столы в Казахстане (январь 2013 года), Азербайджане (март 2013 года), Украине (март 2013 г.), Грузии (апрель 2013 года) и Армении (апрель 2013 года)	Работы ведутся с опережением графика
	Пять региональных совещаний по проекту для стран Черноморского побережья и Центральной Азии	Первое региональное совещание стран Причерноморья в июле 2011 года Второе региональное совещание стран Кавказа, Каспийского региона и Центральной Азии в октябре 2011 года Третье региональное совещание (семинар) ТРАСЕКА в феврале	Выполнено с опережением графика

Результаты	Согласованные объективно проверяемые показатели	Примечания	Статус
		2012 года в Брюсселе Четвертое региональное совещание во время учебной поездки в Турцию в июне 2012г. Пятое региональное совещание по вопросам перевозок Ро-Ро на Каспии и блок-поезда «Шелковый ветер» в Казахстане в июле 2012 г Шестое региональное заседание в ноябре 2012 года в Кишиневе по пилотным проектам Следующий региональный технический семинар запланирован на июнь 2013 года во время учебной поездки, посвященной подготовке проекта мастер-плана	
	Две учебные поездки по **«морским магистралям»** и **логистике** для всех стран ТРАСЕКА	Первая учебная поездка организована в июне 2012 г. в Турцию Вторая поездка запланирована на июнь 2013 г. В Германию (Дуйсбург) и Бельгию (Антверпен)	Ведется работа, сроки соблюдены
	Четыре обучающих мероприятия (целевых) на уровне рабочих групп	Учебный семинар по модели владелец-оператор в Брюсселе в феврале 2012 года Семинар по вопросам эксплуатации блок-поездов, упрощения таможенных процедур и тенденций контейнеризации в Баку в апреле 2012	Выполнено Ведется работа по подготовке учебной поездки

Результаты	Согласованные объективно проверяемые показатели	Примечания	Статус
		года Тренинг по вопросам логистики и «морских магистралей» включен в программу ознакомительной поездки – специализированный тренинг по упрощению торговли и вопросам ЦИМ / СМГС Конференция по упрощению процедур торговли состоялась в Кишиневе в ноябре 2013 года Индивидуальное интерактивное обучение в области прикладной логистики, управления морскими перевозками и экономики транспорта проведено в Тбилиси в апреле 2013 года	
	Заключительное распространение материалов проекта (**1 мероприятие**)	Запланировано на февраль 2014 года, будет организовано в Киеве	**н/д**

4 ПЛАНИРОВАНИЕ ПРОЕКТА

4.1 Вводные данные

Общий план работы представлен в Таблице 4 настоящего отчета. План деятельности подготовлен в соответствии с ТЗ и Концепцией разработки мастер-плана «LOGMOS». Все запросы, ведущие к отклонениям от ТЗ или требующие реализации дополнительных задач, направлялись и будут направляться на рассмотрение Европейской Комиссии для определения порядка их выполнения в каждом конкретном случае. Заявка на дополнение, позволяющее выделить дополнительные человеко-дни для выполнения проектных работ в последний год реализации проекта, была передана в Европейскую комиссию и находится на рассмотрении с января 2013 года. Окончательный вариант был представлен 23 апреля 2013 года.

Проект был условно разделен на три фазы, каждая из которых в целом соответствует одному году реализации проекта. Первый год был посвящен созданию основ для деятельности «LOGMOS». Второй год связан с осуществлением основных видов деятельности по всем компонентам. В текущем отчетном периоде работа проектной команды была сосредоточена на подготовке мастер-плана «LOGMOS» после утверждения его концепции в середине декабря 2012 г. С апреля 2013 года, то есть в последний год реализации проекта, проектная деятельность будет направлена, в основном, на подготовку и завершение мастер-плана «LOGMOS» и достижение устойчивых результатов.

По условиям отчетности, команда проекта каждые шесть месяцев составляет всесторонний обзор проведенных мероприятий и достигнутых результатов. Каждый отчет отражает основные вехи, достигнутые проектом, с использованием определенных показателей эффективности.

Иллюстрация 2: Планирование проекта «LOGMOS»

Ниже приведено описание общего содержания работ и результатов по двум оставшимся отчетным периодам с учетом запланированных мероприятий по каждому этапу реализации. Кроме того, для каждого отчетного периода представлен ориентировочный график поездок экспертов в качестве ориентира для бенефициаров с точки зрения тематики встреч и необходимых подготовительных шагов.

4.2 Обзор основных результатов Отчетного периода V и Заключительного отчетного периода

В представленных ниже разделах приведен обзор основных результатов по двум оставшимся отчетным периодам последнего года реализации проекта «LOGMOS».

Отчетный период V –

Сроки: май 2013 г. - октябрь 2013 г.

С января 2013 года с Европейской комиссией обсуждается дополнение к проекту, необходимое для оказания помощи в подготовке мастер-плана «LOGMOS». Срочное принятие решения об увеличении объема работ краткосрочных старших экспертов имеет большое значение для сконцентрированной и быстрой подготовки мастер-плана и его презентации на совещании МПК в сентябре 2013 года. Работа над исследовательскими компонентами проекта оказалась более трудоемкой вследствие административных барьеров в сборе данных, дополнительных усилий, направленных на обеспечение доступности заинтересованных сторон, и обобщения зачастую противоречивой информации. Этот риск требует расширения ресурсов краткосрочных старших экспертов в поддержку ключевых экспертов в последний год реализации проекта.

Команда планирует представить предварительные заключения мастер-плана «LOGMOS» во время технического семинара в рамках ознакомительной поездки, запланированной на июнь 2013 года, и дальнейшие предварительные результаты - во время заседания МПК в сентябре 2013 года. Этот документ основан на подробных консультациях с заинтересованными сторонами и участии игроков логистического рынка в целенаправленном повышении эффективности TRACECA. Кроме того, будет продолжено тесное сотрудничество с проектом IDEA II в отношении включения основной сети TRACECA в мастер-план «LOGMOS». План действий для логистической сети будет развиваться в соответствии с положениями соответствующей Концепции, утвержденной в декабре 2012 года.

Работа над юридической частью мастер-плана будет завершена. Также будет завершена формулировка соответствующих предложений «LOGMOS» по вопросам финансирования и приоритетных проектов в соответствии с методологией проектов IDEA I и II.

Учебная поездка в Дуйсбург и Антверпен, комбинированная с обучением в области логистики, морских перевозок и экономики транспортного коридора, запланирована на 23-29 июня 2013 года. В рамках этого мероприятия, а также в рамках предстоящих конференций с участием заинтересованных сторон будут проведены совещания многосторонних целевых групп.

План предоставления отчетных материалов для этого этапа представлен ниже.

Отчетный период	Основные направления деятельности	Результаты, содержание отчета
Отчет о ходе осуществления проекта V – апрель 2013 г. октябрь 2013 г.	Работа над мастер-планом Продолжение работы над анализом основной сети инфраструктуры и торговли в сотрудничестве с проектом IDEA II Завершение обзорного отчета о корректировке нормативной базы Завершение тематических исследований Обновление планов действий и отчетных обзоров по странам	Обновление предварительных выводов проекта мастер-плана. Будет подготовлен отдельный самостоятельный документ в соответствии со структурой, утвержденной в Концепции мастер-плана в декабре 2012 года.

Выездные миссии по вопросам дальнейшего развития ситуации и разработки мастер-плана будут организованы в соответствии с планом. Описание предстоящих миссий приведено в таблице ниже.

Миссия	Задачи	Участники
Румыния – май - сентябрь 2013 г.	Обновление перекрестных ссылок для мастер-плана и информирование о деятельности проекта «LOGMOS» после назначения нового Национального секретаря имеет большое значение для продвижения пилотных проектов и активизации участия заинтересованных сторон Румынии в их развитии. Также предусмотрены выездные миссии для актуализации тематического исследования по Дунаю.	Ключевые эксперты, краткосрочные эксперты
Болгария – май – сентябрь 2013 г.	Обновление перекрестных ссылок для мастер-плана. Также предусмотрены выездные миссии для актуализации тематического исследования по Дунаю.	Ключевые эксперты, краткосрочные эксперты
Турция – май – сентябрь 2013 г.	Обновление перекрестных ссылок для мастер-плана. После назначения в прошлом году Нового национального секретаря информирование о деятельности проекта «LOGMOS» имеет большое значение для продвижения пилотных проектов и активизации участия заинтересованных сторон Турции в их развитии.	Ключевые эксперты, краткосрочные эксперты
Таджикистан – сентябрь 2013 г.	Совещание МПК Презентация мастер-плана	Ключевые эксперты, краткосрочные эксперты
Кыргызстан – сентябрь 2013 г.	Круглый стол по реализации пилотных проектов и анализу правовых барьеров	Краткосрочные эксперты
Специализированные выездные миссии в другие страны-бенефициары	Специализированные вопросы – выездные миссии будут планироваться более подробно в следующем отчетном периоде	Ключевые эксперты, краткосрочные эксперты

В следующем отчетном периоде запланирована учебная поездка в июне 2013 года. Кроме того, планируется проведение многосторонних встреч в рамках различных мероприятий в регионе ТРАСЕКА, которые будут организованы в том случае, если соответствующие заинтересованные стороны смогут принять участие в них.

Примерный график проведения мероприятий представлен на иллюстрации ниже.

Мероприятие	Май 2013 г.	Июнь 2013 г.	Июль 2013 г.	Август 2013 г.	Сентябрь 2013 г.	Октябрь 2013 г.
Региональное техническое совещание						
Учебная поездка и обучение						
Многосторонние встречи во время мероприятий	Транспортная неделя в Одессе, Экономический форум в Астане				Совещание МПК в Таджикистане	
Рабочие и целевые группы по странам	По запросу ТРАСЕКА					

В таблице ниже приводятся краткие сведения о региональных мероприятиях в следующем отчетном периоде.

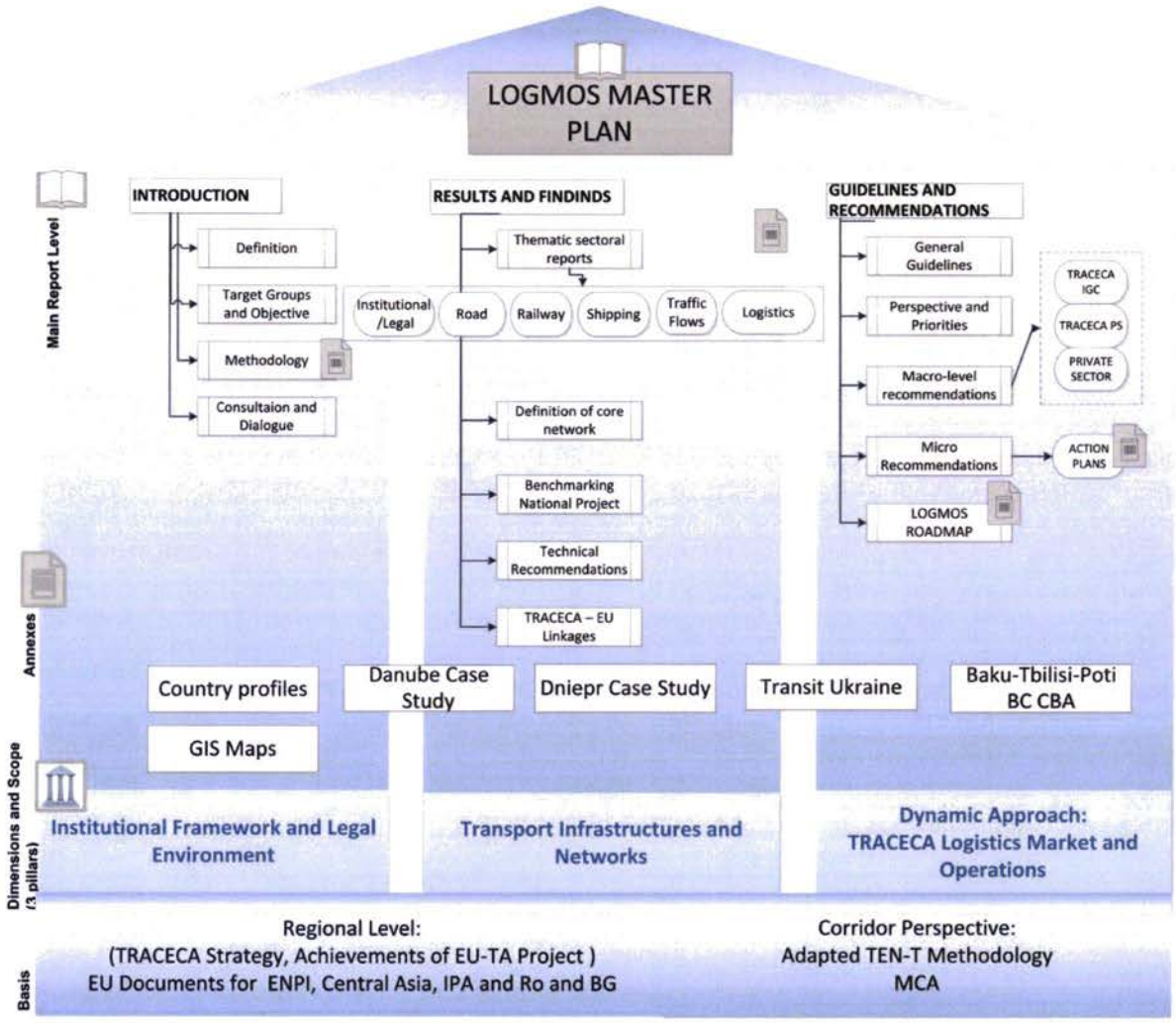
Региональное мероприятие, срок проведения	**Содержание**	**Страны**
Июнь 2013 г.	Учебная поездка в Европу по проектам в области логистики и морских магистралей, прикладное обучение по вопросам оптимизации логистических процессов и решений в области цепочек поставок. Тематика: Дуйсбург – два дня (сухие порты, внутренние водные пути, логистика) Порт Антверпен – два дня (основные объекты – перевалочный порт, каботажное судоходство, порт-владелец)	Непосредственные заинтересованные стороны и владельцы проекта До 40 представителей заинтересованных сторон Участие стран ТРАСЕКА, относящихся к ЕИСП, Центральной Азии и IPA будет покрываться за счет проекта «LOGMOS» Страны ТРАСЕКА, являющиеся членами ЕС - Румыния и Болгария - будут приглашены в качестве непрямых стран-бенефициаров.

Заключительный отчетный период

Срок: ноябрь 2013 г. - апрель 2014 г.

В ноябре 2013 года проект «LOGMOS» вступит в свою завершающую фазу. Последние шесть месяцев работы будут посвящены доработке мастер-плана «LOGMOS». Мастер-план будет представлен в виде самостоятельного документа, в него будут включены согласованные отчеты по секторам, тематические исследования и планы действий для пилотных проектов, как указано в структуре Концепции мастер-плана «LOGMOS».

Результатом разработки мастер-плана будет набор взаимосвязанных документов, как представлено на схеме ниже. Содержание этих документов разрабатывалось и будет разрабатываться в тесном сотрудничестве с участниками коридора ТРАСЕКА.



Административный отчет будет сосредоточен на следующих аспектах:

- Заключительная презентация контекста проекта и взаимодействия проекта «LOGMOS» с другими финансируемыми ЕС проектами технической помощи в ТРАСЕКА;
- Краткий обзор хода реализации проекта и достигнутых результатов с начала реализации в соответствии с общим планом мониторинга показателей эффективности;
- Отчет будет содержать обширный раздел, посвященный обобщению извлеченных уроков и рекомендации на будущее.

Этот отчет будет включать подробный план действий в отношении последующих мер по проекту, обзор будущих действий бенефициаров и все основные рекомендации, выработанные в рамках мастер-плана «LOGMOS».

График предоставления предварительных заключительных отчетов и заключительных отчетов по проекту приведен в таблице ниже.

Отчетный период	**Основные направления деятельности**	**Результаты, содержание отчета**
Заключительный отчетный период: Проект заключительного отчета – октябрь 2013 г. - февраль 2014 г.	Работа над мастер-планом и тематическими исследованиями	Предварительные результаты проекта мастер-плана Проекты итоговых отчетов о тематических исследованиях Общие рекомендации / перспективные шаги в контексте проекта TPACECA «LOGMOS»
Заключительный отчетный период: Заключительный отчет – февраль 2014 г. - апрель 2014 г.	Работа над мастер-планом и тематическими исследованиями	Итоговый мастер-план Итоговые отчеты о тематических исследованиях Общие рекомендации / перспективные шаги в контексте проекта TPACECA «LOGMOS»

В заключительном отчетном периоде будет организовано итоговое мероприятие по распространению материалов проекта в Киеве в феврале 2014 года. Это мероприятие будет подготовлено с целью отражения и обобщения основных выводов и рекомендаций по результатам деятельности «LOGMOS». Оно позволит также выработать ряд рекомендаций для будущей работы TPACECA по реализации мастер-плана и сформулировать предложения в отношении будущего вклада стран TPACECA в этом направлении. Это информационное мероприятие будет открытым для всех заинтересованных сторон. Партнеры проекта представят свои достижения в целях повышения осведомленности общественности о проекте, его целях, промышленной составляющей проекта, а также результаты и выводы.

Таблица 4: Общий план работ

Название проекта: **«LOGMOS»**	**Номер проекта:** 2011/264459	**Страны-бенефициары:** Прямые: Азербайджан, Армения, Грузия, Казахстан, Кыргызстан, Молдова, Таджикистан, Туркменистан, Узбекистан, Украина Непрямые: Болгария, Румыния, Турция	Число страниц: 14
Период планирования: 27 апреля 2011 г.– 27 апреля 2014 г.	**План подготовлен:** 27 октября 2011 г. **Обновлен:** 27 апреля 2013 г.	**Подрядчик ЕК: Egis International / Dornier Consulting**	
Цели проекта: Общая цель данного проекта заключается в содействии долгосрочному устойчивому развитию логистической инфраструктуры и мультимодальных перевозок по коридору ТРАСЕКА.			

ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ	ГРАФИК																																		РЕСУРСЫ		
Год	2011								2012												2013												2014				ПЕРСОНАЛ (чел-дни)		Прочее
Календарный месяц				8	9	**1**	1	12	1	2	**3**	4	5	6	7	8	9	10	11	**12**	1	2	3	4	5	**6**	7	8	9	10	11	12	1	2	3	4	Ключевые эксперты	Краткосрочные	
Месяц реализации				4	5	**6**	7	8	9	1	**1**	1	1	1	1	1	1	1	1	**2**	2	2	2	2	2	**2**	2	2	2	3	3	3	3	3	3	3			
Начало проекта																																					РГ 660 КЭ 2660 КЭ 3 660	СЭ 1000 МЭ 1500	Н/Д См. фин.отчет.
Мобилизация																																							
План работ																																							
Морское измерение/ морские магистрали				x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x			

Название проекта: **«LOGMOS»**	**Номер проекта:** 2011/264459	**Страны-бенефициары:** Прямые: Азербайджан, Армения, Грузия, Казахстан, Кыргызстан, Молдова, Таджикистан, Туркменистан, Узбекистан, Украина Непрямые: Болгария, Румыния, Турция	Число страниц: 14
Период планирования: 27 апреля 2011 г.– 27 апреля 2014 г.	**План подготовлен:** 27 октября 2011 г. **Обновлен:** 27 апреля 2013 г.	**Подрядчик ЕК: Egis International / Dornier Consulting**	

Цели проекта: Общая цель данного проекта заключается в содействии долгосрочному устойчивому развитию логистической инфраструктуры и мультимодальных перевозок по коридору ТРАСЕКА.

	ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ	ГРАФИК																																				РЕСУРСЫ		
	Год	2011								2012												2013												2014				ПЕРСОНАЛ (чел-дни)		Прочее
	Календарный месяц				8	9	**1**	1	12	1	2	**3**	4	5	6	7	8	9	10	11	**12**	1	2	3	4	5	**6**	7	8	9	10	11	12	1	2	3	4	Ключевые эксперты	Краткосрочные	
	Месяц реализации				4	5	**6**	7	8	9	1	**1**	1	1	1	1	1	1	1	1	**2**	2	2	2	2	2	**2**	2	2	2	3	3	3	3	3	3	3			
	Обучение / учебные поездки										x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x			
	Диалог с заинтересован. сторонами ЕС				x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x			
	Коммуникация и информирование				x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x			

Название проекта: «LOGMOS»	Номер проекта: 2011/264459	Страны-бенефициары: Прямые: Азербайджан, Армения, Грузия, Казахстан, Кыргызстан, Молдова, Таджикистан, Туркменистан, Узбекистан, Украина Непрямые: Болгария, Румыния, Турция	Число страниц: 14
Период планирования: 27 апреля 2011 г.– 27 апреля 2014 г.	План подготовлен: 27 октября 2011 г. Обновлен: 27 апреля 2013 г.	Подрядчик ЕК: Egis International / Dornier Consulting	

Цели проекта: Общая цель данного проекта заключается в содействии долгосрочному устойчивому развитию логистической инфраструктуры и мультимодальных перевозок по коридору ТРАСЕКА.

	ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ	ГРАФИК																																РЕСУРСЫ		
	Год	2011								2012												2013												2014				ПЕРСОНАЛ (чел-дни)		Прочее
	Календарный месяц				8	9	**1**	1	12	1	2	**3**	4	5	6	7	8	9	10	11	**12**	1	2	3	4	5	**6**	7	8	9	10	11	12	1	2	3	4	Ключевые эксперты	Краткосрочные	
	Месяц реализации				4	5	**6**	7	8	9	1	**1**	1	1	1	1	1	1	1	1	**2**	2	2	2	2	2	**2**	2	2	2	3	3	3	3	3	3	3			
	Оценка новых пилотных проектов											x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x			
	ТП в привлечении финансирования								x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x					
	Мониторинг пилотных проектов по морским магистралям				x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x			

Название проекта: «LOGMOS»	Номер проекта: 2011/264459	Страны-бенефициары: Прямые: Азербайджан, Армения, Грузия, Казахстан, Кыргызстан, Молдова, Таджикистан, Туркменистан, Узбекистан, Украина Непрямые: Болгария, Румыния, Турция	Число страниц: 14
Период планирования: 27 апреля 2011 г.– 27 апреля 2014 г.	План подготовлен: 27 октября 2011 г. Обновлен: 27 апреля 2013 г.	Подрядчик ЕК: Egis International / Dornier Consulting	

Цели проекта: Общая цель данного проекта заключается в содействии долгосрочному устойчивому развитию логистической инфраструктуры и мультимодальных перевозок по коридору ТРАСЕКА.

	ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ	ГРАФИК																																				РЕСУРСЫ		
	Год	2011								2012												2013												2014				ПЕРСОНАЛ (чел-дни)		Прочее
	Календарный месяц				8	9	**1**	1	12	1	2	**3**	4	5	6	7	8	9	10	11	**12**	1	2	3	4	5	**6**	7	8	9	10	11	12	1	2	3	4	Ключевые эксперты	Краткосрочные	
	Месяц реализации				4	5	**6**	7	8	9	1	**1**	1	1	1	1	1	1	1	1	**2**	2	2	2	2	2	**2**	2	2	2	3	3	3	3	3	3	3			
	Наземное/ мзмерение/ морские магистрали				x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x			
	Рабочие и целевые группы				x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x			
	Тематические исследования													x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x			
	Региональные сети МЛЦ				x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x			

Название проекта: **«LOGMOS»**	**Номер проекта:** 2011/264459	**Страны-бенефициары:** Прямые: Азербайджан, Армения, Грузия, Казахстан, Кыргызстан, Молдова, Таджикистан, Туркменистан, Узбекистан, Украина Непрямые: Болгария, Румыния, Турция	Число страниц: 14
Период планирования: 27 апреля 2011 г.– 27 апреля 2014 г.	**План подготовлен:** 27 октября 2011 г. **Обновлен:** 27 апреля 2013 г.	**Подрядчик ЕК: Egis International / Dornier Consulting**	

Цели проекта: Общая цель данного проекта заключается в содействии долгосрочному устойчивому развитию логистической инфраструктуры и мультимодальных перевозок по коридору ТРАСЕКА.

	ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ	ГРАФИК																																		РЕСУРСЫ		
	Год	2011								2012												2013												2014				ПЕРСОНАЛ (чел-дни)		Прочее
	Календарный месяц				8	9	**1**	1	12	1	2	**3**	4	5	6	7	8	9	10	11	**12**	1	2	3	4	5	**6**	7	8	9	10	11	12	1	2	3	4	Ключевые эксперты	Краткосрочные	
	Месяц реализации				4	5	**6**	7	8	9	1	**1**	1	1	1	1	1	1	1	1	**2**	2	2	2	2	2	**2**	2	2	2	3	3	3	3	3	3	3			
	Рабочие группы по продвижению логистических процессов				x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x			
	Основные сети, соединяющие порты и логистические узлы				x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x			

Название проекта: «LOGMOS»	Номер проекта: 2011/264459	Страны-бенефициары: Прямые: Азербайджан, Армения, Грузия, Казахстан, Кыргызстан, Молдова, Таджикистан, Туркменистан, Узбекистан, Украина Непрямые: Болгария, Румыния, Турция	Число страниц: 14
Период планирования: 27 апреля 2011 г.– 27 апреля 2014 г.	План подготовлен: 27 октября 2011 г. Обновлен: 27 апреля 2013 г.	Подрядчик ЕК: Egis International / Dornier Consulting	

Цели проекта: Общая цель данного проекта заключается в содействии долгосрочному устойчивому развитию логистической инфраструктуры и мультимодальных перевозок по коридору ТРАСЕКА.

	ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ	ГРАФИК																																				РЕСУРСЫ		
	Год	2011								2012												2013												2014				ПЕРСОНАЛ (чел-дни)		Прочее
	Календарный месяц				8	9	**1**	1	12	1	2	**3**	4	5	6	7	8	9	10	11	**12**	1	2	3	4	5	**6**	7	8	9	10	11	12	1	2	3	4	Ключевые эксперты	Краткосрочные	
	Месяц реализации				4	5	**6**	7	8	9	1	**1**	1	1	1	1	1	1	1	1	**2**	2	2	2	2	2	**2**	2	2	2	3	3	3	3	3	3	3			
	Принципы сети центров логистики ТРАСЕКА												x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x			
	Учебные поездки и обучение												x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x			
	Реализация проектов МЛЦ																		x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x			

Название проекта: «LOGMOS»	Номер проекта: 2011/264459	Страны-бенефициары: Прямые: Азербайджан, Армения, Грузия, Казахстан, Кыргызстан, Молдова, Таджикистан, Туркменистан, Узбекистан, Украина Непрямые: Болгария, Румыния, Турция	Число страниц: 14
Период планирования: 27 апреля 2011 г.– 27 апреля 2014 г.	План подготовлен: 27 октября 2011 г. Обновлен: 27 апреля 2013 г.	Подрядчик ЕК: Egis International / Dornier Consulting	

Цели проекта: Общая цель данного проекта заключается в содействии долгосрочному устойчивому развитию логистической инфраструктуры и мультимодальных перевозок по коридору ТРАСЕКА.

	ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ	ГРАФИК																																		РЕСУРСЫ		
	Год	2011								2012												2013												2014				ПЕРСОНАЛ (чел-дни)		Прочее
	Календарный месяц				8	9	**1**	1	12	1	2	**3**	4	5	6	7	8	9	10	11	**12**	1	2	3	4	5	**6**	7	8	9	10	11	12	1	2	3	4	Ключевые эксперты	Краткосрочные	
	Месяц реализации				4	5	**6**	7	8	9	1	**1**	1	1	1	1	1	1	1	1	**2**	2	2	2	2	2	**2**	2	2	2	3	3	3	3	3	3	3			
	Принципы взаимодействия для развития сети центров логистики																			x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x			
	Синергия между центрами логистики																			x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x			
	Виды транспорта сетей																			x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x			
	Продолжение ТЭО																			x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x			

Название проекта: «LOGMOS»	Номер проекта: 2011/264459	Страны-бенефициары: Прямые: Азербайджан, Армения, Грузия, Казахстан, Кыргызстан, Молдова, Таджикистан, Туркменистан, Узбекистан, Украина Непрямые: Болгария, Румыния, Турция	Число страниц: 14
Период планирования: 27 апреля 2011 г.– 27 апреля 2014 г.	План подготовлен: 27 октября 2011 г. Обновлен: 27 апреля 2013 г.	Подрядчик ЕК: Egis International / Dornier Consulting	

Цели проекта: Общая цель данного проекта заключается в содействии долгосрочному устойчивому развитию логистической инфраструктуры и мультимодальных перевозок по коридору ТРАСЕКА.

	ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ	ГРАФИК																																		РЕСУРСЫ		
	Год	2011								2012												2013												2014				ПЕРСОНАЛ (чел-дни)		Прочее
	Календарный месяц				8	9	**1**	1	12	1	2	**3**	4	5	6	7	8	9	10	11	**12**	1	2	3	4	5	**6**	7	8	9	10	11	12	1	2	3	4	Ключевые эксперты	Краткосрочные	
	Месяц реализации				4	5	**6**	7	8	9	1	**1**	1	1	1	1	1	1	1	1	**2**	2	2	2	2	2	**2**	2	2	2	3	3	3	3	3	3	3			
	Диалог с заинтересован. сторонами																			x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x			
	Мастер-план «LOGMOS»												x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x			
	Принципы «LOGMOS»												x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x			
	Два-три тематических исследования												x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x			

Название проекта: «LOGMOS»	Номер проекта: 2011/264459	Страны-бенефициары: Прямые: Азербайджан, Армения, Грузия, Казахстан, Кыргызстан, Молдова, Таджикистан, Туркменистан, Узбекистан, Украина Непрямые: Болгария, Румыния, Турция	Число страниц: 14
Период планирования: 27 апреля 2011 г.– 27 апреля 2014 г.	План подготовлен: 27 октября 2011 г. Обновлен: 27 апреля 2013 г.	Подрядчик ЕК: Egis International / Dornier Consulting	

Цели проекта: Общая цель данного проекта заключается в содействии долгосрочному устойчивому развитию логистической инфраструктуры и мультимодальных перевозок по коридору ТРАСЕКА.

ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ	ГРАФИК																																		РЕСУРСЫ		
Год	2011								2012												2013												2014				ПЕРСОНАЛ (чел-дни)		Прочее
Календарный месяц				8	9	**1**	1	12	1	2	**3**	4	5	6	7	8	9	10	11	**12**	1	2	3	4	5	**6**	7	8	9	10	11	12	1	2	3	4	Ключевые эксперты	Краткосрочные	
Месяц реализации				4	5	**6**	7	8	9	1	**1**	1	1	1	1	1	1	1	1	**2**	2	2	2	2	2	**2**	2	2	2	3	3	3	3	3	3	3			
Развитие потенциала для привлечения финансирования												x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x			
ТП по реформированию регуляторной сферы						x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x			

Название проекта: «LOGMOS»	**Номер проекта:** 2011/264459	**Страны-бенефициары:** Прямые: Азербайджан, Армения, Грузия, Казахстан, Кыргызстан, Молдова, Таджикистан, Туркменистан, Узбекистан, Украина Непрямые: Болгария, Румыния, Турция	Число страниц: 14
Период планирования: 27 апреля 2011 г.– 27 апреля 2014 г.	**План подготовлен:** 27 октября 2011 г. **Обновлен:** 27 апреля 2013 г.	**Подрядчик ЕК: Egis International / Dornier Consulting**	
Цели проекта: Общая цель данного проекта заключается в содействии долгосрочному устойчивому развитию логистической инфраструктуры и мультимодальных перевозок по коридору ТРАСЕКА.			

ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ	ГРАФИК																																				РЕСУРСЫ		
Год	2011								2012												2013												2014				ПЕРСОНАЛ (чел-дни)		Прочее
Календарный месяц				8	9	**1**	1	12	1	2	**3**	4	5	6	7	8	9	10	11	**12**	1	2	3	4	5	**6**	7	8	9	10	11	12	1	2	3	4	Ключевые эксперты	Краткосрочные	
Месяц реализации				4	5	**6**	7	8	9	1	**1**	1	1	1	1	1	1	1	1	**2**	2	2	2	2	2	**2**	2	2	2	3	3	3	3	3	3	3			
Оценка в рамках тематических исследований						x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x			
Тренинги, семинары						x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x			
Механизм мониторинга						x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x			

Название проекта: «LOGMOS»	Номер проекта: 2011/264459	Страны-бенефициары: Прямые: Азербайджан, Армения, Грузия, Казахстан, Кыргызстан, Молдова, Таджикистан, Туркменистан, Узбекистан, Украина Непрямые: Болгария, Румыния, Турция	Число страниц: 14
Период планирования: 27 апреля 2011 г.– 27 апреля 2014 г.	План подготовлен: 27 октября 2011 г. Обновлен: 27 апреля 2013 г.	Подрядчик ЕК: Egis International / Dornier Consulting	

Цели проекта: Общая цель данного проекта заключается в содействии долгосрочному устойчивому развитию логистической инфраструктуры и мультимодальных перевозок по коридору ТРАСЕКА.

	ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ	ГРАФИК																																				РЕСУРСЫ		
	Год	2011								2012												2013												2014				ПЕРСОНАЛ (чел-дни)		Прочее
	Календарный месяц				8	9	**1**	1	12	1	2	**3**	4	5	6	7	8	9	10	11	**12**	1	2	3	4	5	**6**	7	8	9	10	11	12	1	2	3	4	Ключевые эксперты	Краткосрочные	
	Месяц реализации				4	5	**6**	7	8	9	1	**1**	1	1	1	1	1	1	1	1	**2**	2	2	2	2	2	**2**	2	2	2	3	3	3	3	3	3	3			
	Коммуникация, информация, повышение осведомленности				x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x			
	План информирования и повышения осведомленности																																							

Название проекта: «LOGMOS»	Номер проекта: 2011/264459	Страны-бенефициары: Прямые: Азербайджан, Армения, Грузия, Казахстан, Кыргызстан, Молдова, Таджикистан, Туркменистан, Узбекистан, Украина Непрямые: Болгария, Румыния, Турция	Число страниц: 14
Период планирования: 27 апреля 2011 г.– 27 апреля 2014 г.	**План подготовлен:** 27 октября 2011 г. **Обновлен:** 27 апреля 2013 г.	**Подрядчик ЕК: Egis International / Dornier Consulting**	

Цели проекта: Общая цель данного проекта заключается в содействии долгосрочному устойчивому развитию логистической инфраструктуры и мультимодальных перевозок по коридору ТРАСЕКА.

ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ	ГРАФИК																																						РЕСУРСЫ		
Год	2011								2012												2013												2014				ПЕРСОНАЛ (чел-дни)		Прочее
Календарный месяц				8	9	**1**	1	12	1	2	**3**	4	5	6	7	8	9	10	11	**12**	1	2	3	4	5	**6**	7	8	9	10	11	12	1	2	3	4	Ключевые эксперты	Краткосрочные	
Месяц реализации				4	5	**6**	7	8	9	1	**1**	1	1	1	1	1	1	1	1	**2**	2	2	2	2	2	**2**	2	2	2	3	3	3	3	3	3	3			
Сотрудничество с инфо-центром ЕИСП				x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x			
Вебсайт ТРАСЕКА				x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x			
Совещания владельцев проектов				x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x			
Распространение результатов проекта				x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x			

Название проекта: «LOGMOS»	Номер проекта: 2011/264459	Страны-бенефициары: Прямые: Азербайджан, Армения, Грузия, Казахстан, Кыргызстан, Молдова, Таджикистан, Туркменистан, Узбекистан, Украина Непрямые: Болгария, Румыния, Турция	Число страниц: 14
Период планирования: 27 апреля 2011 г.– 27 апреля 2014 г.	План подготовлен: 27 октября 2011 г. Обновлен: 27 апреля 2013 г.	Подрядчик ЕК: Egis International / Dornier Consulting	

Цели проекта: Общая цель данного проекта заключается в содействии долгосрочному устойчивому развитию логистической инфраструктуры и мультимодальных перевозок по коридору ТРАСЕКА.

	ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ	ГРАФИК																																		РЕСУРСЫ		
	Год	2011								2012												2013												2014				ПЕРСОНАЛ (чел-дни)		Прочее
	Календарный месяц				8	9	**1**	1	12	1	2	**3**	4	5	6	7	8	9	10	11	**12**	1	2	3	4	5	**6**	7	8	9	10	11	12	1	2	3	4	Ключевые эксперты	Краткосрочные	
	Месяц реализации				4	5	**6**	7	8	9	1	**1**	1	1	1	1	1	1	1	1	**2**	2	2	2	2	2	**2**	2	2	2	3	3	3	3	3	3	3			
	Учебные поездки												x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x			
	Развитие потенциала												x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x			
	Поддержка на инвестфоруме (TIF)				x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x			

Название проекта: «LOGMOS»	Номер проекта: 2011/264459	Страны-бенефициары: Прямые: Азербайджан, Армения, Грузия, Казахстан, Кыргызстан, Молдова, Таджикистан, Туркменистан, Узбекистан, Украина Непрямые: Болгария, Румыния, Турция	Число страниц: 14
Период планирования: 27 апреля 2011 г.– 27 апреля 2014 г.	План подготовлен: 27 октября 2011 г. Обновлен: 27 апреля 2013 г.	Подрядчик ЕК: Egis International / Dornier Consulting	

Цели проекта: Общая цель данного проекта заключается в содействии долгосрочному устойчивому развитию логистической инфраструктуры и мультимодальных перевозок по коридору ТРАСЕКА.

	ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ	ГРАФИК																																				РЕСУРСЫ		
	Год	2011								2012												2013												2014				ПЕРСОНАЛ (чел-дни)		Прочее
	Календарный месяц				8	9	**1**	1	12	1	2	**3**	4	5	6	7	8	9	10	11	**12**	1	2	3	4	5	**6**	7	8	9	10	11	12	1	2	3	4	Ключевые эксперты	Краткосрочные	
	Месяц реализации				4	5	**6**	7	8	9	1	**1**	1	1	1	1	1	1	1	1	**2**	2	2	2	2	**2**	2	2	2	3	3	3	3	3	3	3			
																						ВСЕГО																РГ 660 КЭ 2 660 КЭ 3 660	СЭ 1000 МЭ 1500	

Таблица 5: Общий план достижения результатов

Название проекта: **«LOGMOS»**	**Номер проекта:** 2011/264459	**Страны-бенефициары:** Прямые: Азербайджан, Армения, Грузия, Казахстан, Кыргызстан, Молдова, Таджикистан, Туркменистан, Узбекистан, Украина Непрямые: Болгария, Румыния, Турция	Число страниц: 8
Период планирования: 27 апреля 2011 г. – 27 апреля 2014 г.	**План подготовлен:** 27 октября 2011 г. **Обновлен:** 27 апреля 2013 г.	**Подрядчик ЕК: Egis International / Dornier Consulting**	
Цель проекта: Общая цель данного проекта заключается в содействии долгосрочному устойчивому развитию логистической инфраструктуры и мультимодальных перевозок по коридору ТРАСЕКА.			
✓ - показатель выполнен, ⊠ - в процессе, ⧖ - задержка, ✦- большей частью выполнен, работа продолжается			

Результаты	Согласованные объективные проверяемые показатели		Допущения
НП: Начало проекта Проектная мобилизация Корректировка рабочего плана	• Стартовое совещание по проекту в Брюсселе	✓	• Офис организован • Наличие и участие персонала партнеров во встречах и рабочих заседаниях по проекту • Своевременные ответы бенефициаров на запросы консультанта
	• Осуществлена полная мобилизация основной рабочей группы проекта	✓	
	• Организован проектный офис	✓	
	• Осуществлены региональные миссии в страны-бенефициары	✓	
	• Организована структура партнеров	✓	

Название проекта: «LOGMOS»	**Номер проекта:** 2011/264459	**Страны-бенефициары:** Прямые: Азербайджан, Армения, Грузия, Казахстан, Кыргызстан, Молдова, Таджикистан, Туркменистан, Узбекистан, Украина Непрямые: Болгария, Румыния, Турция	Число страниц: 8
Период планирования: 27 апреля 2011 г. – 27 апреля 2014 г.	**План подготовлен:** 27 октября 2011 г. **Обновлен:** 27 апреля 2013 г.	**Подрядчик ЕК: Egis International / Dornier Consulting**	

Цель проекта:
Общая цель данного проекта заключается в содействии долгосрочному устойчивому развитию логистической инфраструктуры и мультимодальных перевозок по коридору ТРАСЕКА.

✓ - показатель выполнен, ⊠ - в процессе, ⧖ - задержка, ✦- большей частью выполнен, работа продолжается

1A: Морское измерение проектов морских магистралей a) Повышение квалификации и учебные поездки b) Диалог с рядом заинтересованных сторон и заказчиков ЕС c) Коммуникационные и информационные мероприятия по повышению осведомленности о концепции морских магистралей при содействии на региональном уровне d) Оценка осуществимости и рекомендации в отношении ранее не отобранных и новых пилотных проектов e) Техническое содействие в привлечении различных источников финансирования для реализации проектов морских магистралей f) Мониторинг реализации пилотных проектов морских магистралей и подготовка отчетности	• Подготовлены, разосланы и обновлены планы действий по **5 отобранным проектам морских магистралей** и планы действий по новым проектам	✓	• Наличие и участие персонала партнеров • Добрососедские отношения между странами на региональном уровне • Благоприятный инвестиционный климат стран • Правительства стран сохраняют приверженность результатам предыдущих проектов • Готовность заинтересованных сторон к сотрудничеству в формате рабочих групп и сохранение активной позиции в отношении результатов • Таможенные и пограничные органы оказывают всестороннее содействие реализации проекта • Заинтересованные стороны, воодушевленные успешными примерами других проектов, стремятся к скорейшей реализации пилотных проектов и реформам в регуляторной сфере
	• Организованы национальные, двусторонние и региональные **рабочие группы по реализации 5 отобранных пилотных** проектов и обеспечена их деятельность в **течение первого года реализации проекта**	✓	
	• Организованы национальные, двусторонние и региональные рабочие группы **по реализации дополнительных проектов «LOGMOS»**	✓	
	• **Определена**, по крайней мере, **одна зарубежная заинтересованная сторона** в реализации пилотных проектов	✦	

Название проекта: **«LOGMOS»**	**Номер проекта:** 2011/264459	**Страны-бенефициары:** Прямые: Азербайджан, Армения, Грузия, Казахстан, Кыргызстан, Молдова, Таджикистан, Туркменистан, Узбекистан, Украина Непрямые: Болгария, Румыния, Турция	Число страниц: 8
Период планирования: 27 апреля 2011 г. – 27 апреля 2014 г.	**План подготовлен:** 27 октября 2011 г. **Обновлен:** 27 апреля 2013 г.	**Подрядчик ЕК: Egis International / Dornier Consulting**	

Цель проекта:
Общая цель данного проекта заключается в содействии долгосрочному устойчивому развитию логистической инфраструктуры и мультимодальных перевозок по коридору ТРАСЕКА.

✓ - показатель выполнен, ⌦ - в процессе, ⧖ - задержка, ✦- большей частью выполнен, работа продолжается

1B: Континентальное измерение проектов морских магистралей a) Организация рабочих групп по повышению эффективности и оказание им технической помощи b) Подготовка и проведение нескольких тематических исследований в сфере взаимодействия портов и центров логистики	• Произведены обновления данных о черноморских и каспийских морских маршрутах **раз в полгода** и включены в отчетность	⌦	• Бенефициары предпринимают согласованные действия в отношении необходимых законодательных изменений • Открытый доступ к проектным площадкам, наличие информации и документации • Согласованность стратегий МФУ с задачами ТРАСЕКА • Политика правительств стран допускает финансирование со стороны МФУ, предусмотрена возможность финансирования государственных расходов за счет кредитов • Интерес со стороны международных компаний, представленных в регионе • Стратегии международных судоходных компаний предусматривают деятельности в регионе ТРАСЕКА • Проводятся инвестиционные форумы
	• Проведена оценка осуществимости и рекомендации в отношении ранее не отобранных и новых пилотных проектов в **13 странах-бенефициарах**	⌦	
	• **Техническое содействие с целью привлечения различных источников финансирования** для реализации проектов морских магистралей	⌦	
	• Определены **КПЭ пилотных проектов** и периодичность их обновления	✓	
	• В отношении мероприятий см. **Результаты 5**: План коммуникации, презентации и информирования	✦	

Название проекта: «LOGMOS»	**Номер проекта:** 2011/264459	**Страны-бенефициары:** Прямые: Азербайджан, Армения, Грузия, Казахстан, Кыргызстан, Молдова, Таджикистан, Туркменистан, Узбекистан, Украина Непрямые: Болгария, Румыния, Турция	Число страниц: 8
Период планирования: 27 апреля 2011 г. – 27 апреля 2014 г.	**План подготовлен:** 27 октября 2011 г. **Обновлен:** 27 апреля 2013 г.	**Подрядчик ЕК: Egis International / Dornier Consulting**	

Цель проекта:
Общая цель данного проекта заключается в содействии долгосрочному устойчивому развитию логистической инфраструктуры и мультимодальных перевозок по коридору ТРАСЕКА.

✓ - показатель выполнен, ⊠ - в процессе, ⧖ - задержка, ✦- большей частью выполнен, работа продолжается

2A: Концепция региональной сети центров логистики a) Организация двусторонних и региональных рабочих групп по повышению осведомленности о логистических услугах и возможностях сети b) Определение основных сетей, соединяющих порты и узлы логистики c) Подготовка рекомендаций и изложение принципов сети ТРАСЕКА для центров логистики d) Обучающие мероприятия и учебные поездки **2B: Реализации проектов центров логистики** a) Определение потребностей в различных видах транспорта для организации сети центров логистики b) Определение и продвижение синергии между центрами логистики c) Техническое содействие в установлении видов транспорта для сети d) Отслеживание работы по технико-	• Подготовлены, разосланы и обновлены **планы действий по 11 согласованным проектам МЛЦ** и планов действий по новым проектам	✓	• Правительства стран сохраняют приверженность результатам предыдущих проектов • Благоприятные политические условия для реализации • Таможенные органы готовы к сотрудничеству и переменам • Рабочие группы неукоснительно следуют рекомендациям проекта, рекомендации активно продвигаются участниками проекта • Взаимоотношения стран не отягощены региональными конфликтами • Заинтересованные стороны практикуют региональный подход • Международные заинтересованные стороны стремятся воспользоваться новыми бизнес-возможностями в транспортном секторе ТРАСЕКА • Принимаемые решения последовательны и согласованны
	• Организованы в требуемом масштабе и статусе национальные, двусторонние и региональные **рабочие или целевые группы по реализации 11 согласованных пилотных** проектов МЛЦ и обеспечение их работы в течение **первого года реализации проекта**	✓	
	• Организованы национальные, двусторонние и региональные **рабочие и целевые группы по реализации дополнительных проектов «LOGMOS»** (показатели, аналогичные упомянутым в **Результатах 1**)	✓	
	• Определены основные взаимосвязи между портами и узлами логистики для всех стран-бенефициаров	⊠	
	• **Подготовлен единый план действий / руководство сети ТРАСЕКА** для центров логистики	⊠	

Название проекта: «LOGMOS»	**Номер проекта:** 2011/264459	**Страны-бенефициары:** Прямые: Азербайджан, Армения, Грузия, Казахстан, Кыргызстан, Молдова, Таджикистан, Туркменистан, Узбекистан, Украина Непрямые: Болгария, Румыния, Турция	Число страниц: 8
Период планирования: 27 апреля 2011 г. – 27 апреля 2014 г.	**План подготовлен:** 27 октября 2011 г. **Обновлен:** 27 апреля 2013 г.	**Подрядчик ЕК: Egis International / Dornier Consulting**	

Цель проекта:
Общая цель данного проекта заключается в содействии долгосрочному устойчивому развитию логистической инфраструктуры и мультимодальных перевозок по коридору ТРАСЕКА.

✓ - показатель выполнен, ⊠ - в процессе, ⧖ - задержка, ✦- большей частью выполнен, работа продолжается

экономическим обоснованиям и продвижение отобранных площадок, повышение информированности и заинтересованности e) Налаживание диалога и сотрудничества между промоутерами и девелоперами центров логистики	• **Проекты взаимодействия** адаптированы в соответствии с задачей развития сети центров логистики • Работа над **технико-экономическими обоснованиями** продолжена	✓ ✓	• Заинтересованные стороны на национальном уровне осознают потенциал сети и преимущества участия в проекте
3: Мастер-план «LOGMOS» a) Разработка рекомендаций и руководящих принципов в отношении «LOGMOS» b) Должны быть выбраны и разработаны в качестве пилотных проектов два / три тематических исследования, созданы небольшие рабочие группы для решения вопросов в отношении узких мест / определения потребностей в техническом содействии c) Содействие в укреплении потенциала и привлечении финансирования	• **Согласована методика МСА для отбора проектов «LOGMOS»** в течение **первого года реализации (также относится к Результатам 1 и Результатам 2)** • **Осуществлен МКА** предлагаемых проектов **(также относится к Результатам 1 и 2)** • **Проведены 2-3 тематические** исследования взаимосвязи портов и логистических зон **(также относится к Результатам 1 и 2)**	✓ ✓ ✦	• Правительства стран готовы к проведению консультаций • Процесс принятия решений благоприятен для проекта • Принимаемые решения последовательны и согласованны • Персонал партнеров придерживается обязательств и демонстрирует активный подход к реализации проекта • МФУ решают задачу инфраструктурных улучшений в регионе

Название проекта: **«LOGMOS»**	**Номер проекта:** 2011/264459	**Страны-бенефициары:** Прямые: Азербайджан, Армения, Грузия, Казахстан, Кыргызстан, Молдова, Таджикистан, Туркменистан, Узбекистан, Украина Непрямые: Болгария, Румыния, Турция	Число страниц: 8
Период планирования: 27 апреля 2011 г. – 27 апреля 2014 г.	**План подготовлен:** 27 октября 2011 г. **Обновлен:** 27 апреля 2013 г.	**Подрядчик ЕК: Egis International / Dornier Consulting**	
Цель проекта: Общая цель данного проекта заключается в содействии долгосрочному устойчивому развитию логистической инфраструктуры и мультимодальных перевозок по коридору ТРАСЕКА.			
✓ - показатель выполнен, ⊠ - в процессе, ⧖ - задержка, ✦- большей частью выполнен, работа продолжается			
	• Проведен отбор проектов **«LOGMOS» для представления на ежегодном инвестиционном форуме ТРАСЕКА (также относится к Результатам 1 и 2)** В отношении мероприятий см. **Результат 5**: План коммуникации, презентации и информирования	✦	• Доступность финансовых ресурсов и программ • Национальная макроэкономическая политика допускает привлечение внешнего финансирования • Организуется инвестиционный форум ТРАСЕКА • Порты следуют стратегии регионального развития и осознают преимущества партнерства
4: Техническое содействие в области адаптации нормативно-правовой базы а) Тематическое исследование, посвященное оценке морского и транспортного законодательства и природоохранных вопросов	• Проведена оценка законодательства и ситуации в сфере морских и мультимодальных перевозок по отношению к плану действий	✓	• Правовые механизмы допускают возможность быстрых перемен, а персонал партнеров сохраняет приверженность обязательствам в отношении реализации рекомендаций • Контрагенты ПС готовы к проведению консультаций
	• Разработан механизм мониторинга регуляторных инициатив	⊠	

Название проекта: **«LOGMOS»**	**Номер проекта:** 2011/264459	**Страны-бенефициары:** Прямые: Азербайджан, Армения, Грузия, Казахстан, Кыргызстан, Молдова, Таджикистан, Туркменистан, Узбекистан, Украина Непрямые: Болгария, Румыния, Турция	Число страниц: 8
Период планирования: 27 апреля 2011 г. – 27 апреля 2014 г.	**План подготовлен:** 27 октября 2011 г. **Обновлен:** 27 апреля 2013 г.	**Подрядчик ЕК: Egis International / Dornier Consulting**	
Цель проекта: Общая цель данного проекта заключается в содействии долгосрочному устойчивому развитию логистической инфраструктуры и мультимодальных перевозок по коридору ТРАСЕКА.			
✓ - показатель выполнен, ⊠ - в процессе, ⧗ - задержка, ✦- большей частью выполнен, работа продолжается			
b) Организация тренингов, семинаров, рабочих групп по выявлению требуемых изменений c) Разработка механизма мониторинга регуляторных инициатив	• Адаптированы учебные мероприятия под нужды заинтересованных сторон пилотных проектов В отношении мероприятий см. **Результат 5**: План коммуникации, презентации и информирования	✓	• Международные компании сохраняют интерес к региону ТРАСЕКА
5: План коммуникации, презентации и информирования a) План коммуникации, презентации и информирования / стратегия в отношении СМИ и ее реализация b) Сотрудничество с информационным центром ЕИСП c) Интернет-портал на веб-странице ТРАСЕКА, пространство для базы знаний по вопросам морских магистралей и логистики, онлайн библиотека d) Координационные совещания владельцев проекта	• Подготовлен **план коммуникации**, презентации и информирования / **стратегии в отношении СМИ** на начальной стадии проекта	✓	• Наличие и участие персонала партнеров в консультациях и мероприятиях • Бенефициары отвечают на запросы и предложения консультанта • Приверженность партнеров задачам реализации и их содействие организации заседаний в соответствующих странах
	• Запущен Интернет-портал на веб-странице ТРАСЕКА на начальной стадии проекта, с **обновлением материалов**, по меньшей мере, **на ежемесячной основе**	⊠	
	• Готовятся и рассылаются всем бенефициарам ТРАСЕКА **раз в полгода** информационные материалы	⊠	
	• Проведены, по крайней мере, **два заседания / круглые столы каждые полгода** по вопросам сотрудничества для участников проектов	⊠	

Название проекта: «LOGMOS»	Номер проекта: 2011/264459	Страны-бенефициары: Прямые: Азербайджан, Армения, Грузия, Казахстан, Кыргызстан, Молдова, Таджикистан, Туркменистан, Узбекистан, Украина Непрямые: Болгария, Румыния, Турция	Число страниц: 8
Период планирования: 27 апреля 2011 г. – 27 апреля 2014 г.	План подготовлен: 27 октября 2011 г. Обновлен: 27 апреля 2013 г.	Подрядчик ЕК: Egis International / Dornier Consulting	

Цель проекта:
Общая цель данного проекта заключается в содействии долгосрочному устойчивому развитию логистической инфраструктуры и мультимодальных перевозок по коридору ТРАСЕКА.

✓ - показатель выполнен, ⊠ - в процессе, ⧖ - задержка, ✦- большей частью выполнен, работа продолжается

e) Итоговая презентация результатов проекта f) Проведение двух учебных поездок по вопросам ММ и логистики в Турцию и страны ЕС g) Специализированные семинары / мероприятия по развитию потенциала (адаптированные) h) Информационное обеспечение инвестиционных форумов ТРАСЕКА (ИФТ)	• **Проведено пять региональных встреч** по проекту для представителей стран Черноморского бассейна и Центральной Азии	⊠	
	• Проведены **две учебных поездки**, посвященных тематике морских магистралей и логистики, с участием представителей всех стран ТРАСЕКА	⊠	
	• **Четыре учебных мероприятия** (на разовой основе) для членов рабочих групп, отдельно или в рамках учебных поездок	⊠	
	• **Итоговая презентация проекта (1 мероприятие)**	н/д	

Таблица 6: Отчет об использовании ресурсов

Наименование проекта: «LOGMOS»	**Номер проекта:** 2011/264459	**Страны-бенефициары:** Прямые: Армения, Азербайджан, Молдова, Украина, Грузия, Казахстан, Кыргызстан, Узбекистан, Таджикистан и Туркменистан Непрямые: Болгария, Румыния, Турция	Число страниц: 1
Период планирования: 27 апреля 2011 г. – 27 апреля 2014г.	**Дата составления:** 27 апреля 2013 г.	**Подрядчик ЕК: Egis International / Dornier Consulting**	
Цель проекта: Общей целью настоящего проекта является вклад в обеспечение долгосрочного устойчивого развития логистической инфраструктуры и мультимодальных перевозок по коридору ТРАСЕКА.			

РЕСУРСЫ / РАСХОДЫ	ВСЕГО ЗАПЛАНИРОВАНО	ЗАПЛАНИРОВАНО НА ПЕРИОД	РЕАЛИЗОВАНО ЗА ПЕРИОД	ВСЕГО РЕАЛИЗОВАНО	ДОСТУПНО ДО ЗАВЕРШЕНИЯ ПРОЕКТА
ПЕРСОНАЛ					
Руководитель группы	660 ч.д	100	104	455,5	204,5
Ключевой эксперт II	660 ч.д	100	110,5	467	193
Ключевой эксперт III	660 ч.д	100	100	440,5	219,5
Старшие краткосрочные эксперты	1000 ч.д	213	211	786,5	213,5
Младшие краткосрочные эксперты	1500 ч.д	323	198	995,5	504,5
ДРУГИЕ РАСХОДЫ	НД	НД	НД	НД	НД
(%)	По непредвиденным расходам - см. отчеты о подтверждении расходов				

Таблица 7: План деятельности на следующий период (программа работ) (1)

Название проекта: «LOGMOS»	**Номер проекта:** 2011/264459	**Страны-бенефициары:** Прямые: Азербайджан, Армения, Грузия, Казахстан, Кыргызстан, Молдова, Таджикистан, Туркменистан, Узбекистан, Украина Непрямые: Болгария, Румыния, Турция	**Число страниц:** 4
Период планирования: 27 октября 2012 г. – 27 апреля 2013 г.	**План составлен:** 27 апреля 2012 г.	**Подрядчик ЕК: Egis International / Dornier Consulting**	
Цель проекта: Общая цель данного проекта заключается в содействии долгосрочному устойчивому развитию логистической инфраструктуры и мультимодальных перевозок по коридору ТРАСЕКА.			

		ГРАФИК						РЕСУРСЫ		
		2012 – 2013 (месяцы)						ПЕРСОНАЛ		ПРОЧЕЕ
№	НАПРАВЛЕНИЕ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ	Май 13	Июнь 13	Июль 13	Авг 13	Сен 13	Окт 13	Ключевые эксперты	Кратко-срочные эксперты	
PI	**Начало проекта**									
a	Мобилизация									
b	Рабочий план									
1A	**Морской аспект/ морские магистрали**	x	x	x	x	x	x		СЭ 198	
a	Обучение / учебные поездки	x	x	x	x	x	x	РГ 120	МЭ 303	
b	Диалог с заинтересованными сторонами ЕС	x	x	x	x	x	x	КЭ II 120		
c	Коммуникация и информирование	x	x	x	x	x	x	КЭ III 100		
d	Оценка новых пилотных проектов	x	x	x	x	x	x			
e	ТП в привлечении финансирования	x	x	x	x	x	x			
f	Мониторинг пилотных проектов по морским магистралям	x	x	x	x	x	x			

как указано в финансовом отчете

Название проекта: «LOGMOS»	Номер проекта: 2011/264459	Страны-бенефициары: Прямые: Азербайджан, Армения, Грузия, Казахстан, Кыргызстан, Молдова, Таджикистан, Туркменистан, Узбекистан, Украина Непрямые: Болгария, Румыния, Турция	Число страниц: 4
Период планирования: 27 октября 2012 г. – 27 апреля 2013 г.	План составлен: 27 апреля 2012 г.	Подрядчик ЕК: Egis International / Dornier Consulting	

Цель проекта: Общая цель данного проекта заключается в содействии долгосрочному устойчивому развитию логистической инфраструктуры и мультимодальных перевозок по коридору ТРАСЕКА.

		ГРАФИК						РЕСУРСЫ		
		2012 – 2013 (месяцы)						ПЕРСОНАЛ		ПРОЧЕЕ
№	НАПРАВЛЕНИЕ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ	Май 13	Июнь 13	Июль 13	Авг 13	Сен 13	Окт 13	Ключевые эксперты	Кратко-срочные эксперты	
1B	**Континентальный аспект/ морские магистрали**	x	x	x	x	x	x			
a	Рабочие и целевые группы	x	x	x	x	x	x			
b	Тематические исследования	x	x	x	x	x	x			
2A	**Региональные сети МЛЦ**	x	x	x	x	x	x			
a	Рабочие группы по повышению осведомленности о логистических процессах	x	x	x	x	x	x			
b	Основные сети, соединяющие порты и узлы логистики	x	x	x	x	x	x			
c	Принципы сети центров логистики ТРАСЕКА	x	x	x	x	x	x			
d	Учебные поездки и обучение	x	x	x	x	x	x			
2B	**Реализация проектов МЛЦ**	x	x	x	x	x	x			
a	Принципы взаимодействия в целях развития сети центров логистики	x	x	x	x	x	x			
b	Синергия между центрами логистики	x	x	x	x	x	x			

Название проекта: «LOGMOS»	**Номер проекта:** 2011/264459	**Страны-бенефициары:** Прямые: Азербайджан, Армения, Грузия, Казахстан, Кыргызстан, Молдова, Таджикистан, Туркменистан, Узбекистан, Украина Непрямые: Болгария, Румыния, Турция
Период планирования: 27 октября 2012 г. – 27 апреля 2013 г.	**План составлен:** 27 апреля 2012 г.	**Подрядчик ЕК: Egis International / Dornier Consulting**

Число страниц: 4

Цель проекта: Общая цель данного проекта заключается в содействии долгосрочному устойчивому развитию логистической инфраструктуры и мультимодальных перевозок по коридору ТРАСЕКА.

		ГРАФИК						РЕСУРСЫ		
		2012 – 2013 (месяцы)						ПЕРСОНАЛ		ПРОЧЕЕ
№	НАПРАВЛЕНИЕ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ	Май 13	Июнь 13	Июль 13	Авг 13	Сен 13	Окт 13	Ключевые эксперты	Кратко-срочные эксперты	
c	Сетевые виды транспорта	x	x	x	x	x	x			
d	Продолжение ТЭО	x	x	x	x	x	x			
e	Диалог с заинтересованными сторонами	x	x	x	x	x	x			
3	**Мастер-план «LOGMOS»**	x	x	x	x	x	x			
a	Принципы «LOGMOS»	x	x	x	x	x	x			
b	Два-три тематических исследования	x	x	x	x	x	x			
c	Укрепление потенциала для привлечения финансирования	x	x	x	x	x	x			
4	**ТП в реформировании регуляторной сферы**	x	x	x	x	x	x			
a	Оценка в рамках тематических исследований	x	x	x	x	x	x			
b	Тренинги, семинары	x	x	x	x	x	x			
c	Механизм мониторинга	x	x	x	x	x	x			
5	**Коммуникация, презентация,**	x	x	x	x	x	x			

Название проекта: «LOGMOS»	Номер проекта: 2011/264459	Страны-бенефициары: Прямые: Азербайджан, Армения, Грузия, Казахстан, Кыргызстан, Молдова, Таджикистан, Туркменистан, Узбекистан, Украина Непрямые: Болгария, Румыния, Турция	Число страниц: 4
Период планирования: 27 октября 2012 г. – 27 апреля 2013 г.	План составлен: 27 апреля 2012 г.	Подрядчик ЕК: Egis International / Dornier Consulting	

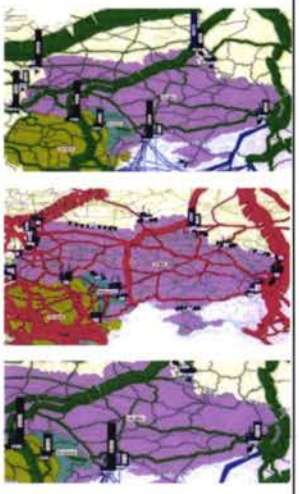
Цель проекта: Общая цель данного проекта заключается в содействии долгосрочному устойчивому развитию логистической инфраструктуры и мультимодальных перевозок по коридору ТРАСЕКА.

		ГРАФИК						РЕСУРСЫ		
		2012 – 2013 (месяцы)						ПЕРСОНАЛ		ПРОЧЕЕ
№	НАПРАВЛЕНИЕ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ	Май 13	Июнь 13	Июль 13	Авг 13	Сен 13	Окт 13	Ключевые эксперты	Кратко-срочные эксперты	
	информирование									
a	План презентаций и информирования									
b	Сотрудничество с информ. центром ЕИСП	x	x	x	x	x	x			
c	Веб-сайт ТРАСЕКА	x	x	x	x	x	x			
d	Координационные встречи участников	x	x	x	x	x	x			
e	Итоговая презентация	x	x	x	x	x	x			
f	Учебные поездки	x	x	x	x	x	x			
g	Оценка развития способностей	x	x	x	x	x	x			
h	Поддержка в инвестфоруме (ИФТ)	x	x	x	x	x	x			
						ВСЕГО		РГ 120 КЭ II 120 КЭ III 100	СЭ 198 МЭ 303	НД

5 ДОСТИЖЕНИЯ ПРОЕКТА В ОТЧЕТНОМ ПЕРИОДЕ

В этой главе представлена деятельность проекта в странах-бенефициарах с октября 2012 г. по апрель 2013 г. в географическом контексте.

Работа команды проекта «LOGMOS» в отчетном периоде была сосредоточена на следующих направлениях:

§	Горизонтальное обновление юридических рекомендаций для стран ТРАСЕКА в области логистики и морских перевозок, связанных с упрощением торговли, специалированный анализ правовой среды в странах Центральной Азии (см. Приложение 3 - Предложения по совершенствованию правовой среды для морских магистралей и логистики: Часть III для Узбекистана, Кыргызстана и Таджикистана). Информация, необходимая для подготовки правовой оценки, была запрошена у Туркменистана, но еще не была предоставлена бенефициаром.
	Анализ различных данных в рамках тематического **исследования транзитного потенциала Украины** и интенсивное сотрудничество с бенефициарами при завершении указанного исследования (см. Приложение 4 – Транзит через территорию Украины). Команда «LOGMOS» систематизировала полученные данные в рамках последовательного шаблона для построения эконометрической модели. Значительные усилия были направлены на получение прозрачных данных по тарифной политике и фактическим затратам на перевозки в Украине. Основные ресурсы координировались с украинскими научно-исследовательскими институтами, занимающимися изучением экономических последствий от потерь украинского транзита с национальной точки зрения. Команда проекта обсуждала с бенефициарами последующие шаги в рамках общих исследований и методы работы по интеграции выводов «LOGMOS» в документы для принятия решений в Украине. Рекомендации «LOGMOS» по совершенствованию транзитных функций Украины будут рассмотрены в процессе принятия решений с региональной точки зрения. Кроме того, набор систематизированых «LOGMOS» данных для эконометрической модели транзита был передан бенефициару в апреле 2013 года. Результаты тематического исследования по транзиту через территорию Украины опубликованы в настоящем Отчете.

 	Корректировка и разработка Концепции **мастер-плана «LOGMOS»** в ноябре-декабре 2013 года, подготовка предварительных выводов для мастер-плана «LOGMOS» в соответствии с графиком, предусмотренным Концепцией. Промежуточные результаты этой работы описаны в Приложении 5 – мастер-план «LOGMOS». Было продолжено взаимодействие со стартовавшим проектом IDEA II по различным аспектам мастер-плана «LOGMOS», продолжая нить и структуру, заданные проектом IDEA I (определение основной сети, приоритетные проекты и финансирование). Результаты текущего отчетного периода были представлены в ходе координационного совещания ЕК, ПС МПК ТРАСЕКА и проектов, финансируемых ЕС, которое состоялось в апреле 2013 года в Киеве. Следующую презентацию по прогрессу проекта мастер-плана плпнируется провести на шестом региональном совещании технических экспертов «LOGMOS» в июне 2013 года, организуемого в ходе учебной поездки в Германию и Бельгию.
	В процессе продолжающихся консультаций с основными участниками цепочек поставок в ТРАСЕКА была подытожена информация о действующих в настоящее время в ТРАСЕКА **судоходных линиях**. Обзор представлен в Приложении 6 - Информация о судоходных линиях.
	В период с ноября 2012 года по апрель 2013 года было организовано два крупных региональных мероприятия: – **Региональная конференция** по упрощению торговли в Молдове и – **Региональное обучение** по логистике, морским перевозкам и транспортной экономике в Грузии. Оба мероприятия подробно описаны в Приложении 7 - Материалы региональных совещаний «LOGMOS» Эти мероприятия освещались через веб-портал ТРАСЕКА функциональности и промо-акции ЕИСП-Инфо. Освещение в местных СМИ было организовано бенефициарами в соответствующих странах.

Азербайджан

В течение отчетного периода были организованы две выездные миссии в Азербайджан - в феврале 2013 года для подготовки совещания рабочей группы и продолжения работы по пилотным проектам и в апреле 2013 года – для проведения совещания рабочей

	Азербайджан
группы. Деятельность в Азербайджане включала работы по выполнению текущих задач проекта, связанных с составлением планов действий в тесном взаимодействии с Национальным секретарем. Контакты с азербайджанскими заинтересованными сторонами осуществлялись также в ходе региональных мероприятий проекта « LOGMOS» и других мероприятий ТРАСЕКА.	
1:Пилотные проекты	Планы действий в отношении Азербайджана обсуждались в ходе выездных миссий в страну и в рамках региональных мероприятий. 27 марта 2013 года состоялось совещание рабочей группы в Азербайджане. Участники оценили прогресс, достигнутый в осуществлении пилотных проектов «LOGMOS» с участием Азербайджана, и актуальные события в транспортном секторе Азербайджана. Национальный секретарь ТРАСЕКА подчеркнул, что общий объем перевозок по коридору ТРАСЕКА в 2012 году увеличился примерно на 5% по сравнению с предыдущим годом, хотя объем транзитных грузов сократился на 2%. Представители Азербайджана также отметили, что НАТО планирует вернуть около 160 000 TEU (а также большое количество транспортных средств) из Афганистана. Согласно оценке, Азербайджан сможет обработать до 60 000 TEU из этого количества. Решение о маршрутизации этого потока в настоящее время еще не принято. Ожидается, что часть грузов будет репатриирована напрямую с помощью авиаперевозок, в то время как другая часть, скорее всего, будет направлена через Россию и Пакистан. **Железнодорожно-паромная и Ро-Ро линии Баку-Туркменбаши, Баку - Актау** Азербайджан является жизненно важным звеном в цепочке поставок из Центральной Азии. Казахстан уже работает над улучшением железнодорожно-паромных операций и перевозок Ро-Ро по маршруту Баку-Актау. Казмортрансфлот (КМТФ), национальный перевозчик Республики Казахстан, планиурет провести тендер на приобретение двух железнодорожных паромов в июле 2013 года. При этом все еще предстоит решить проблему транспортной монополии КТЖ при транспортировке грузов через порт Актау (и многие другие объекты транспортной инфраструктуры, в том числе 17 региональных аэропортов) и отсутствия планов по расширению портовых сооружений для обслуживания большего числах железнодорожных паромов и судов Ро-Ро. Проект КМТФ в порту Курык зависит от поступления бюджетных ассигнований, и его развитие займет много лет. Предлагаемые в настоящее время услуги должны быть улучшены с точки зрения повышения регулярности рейсов, что будет

	Азербайджан
	содействовать росту их коммерческой привлекательности и позволит обеспечить соответствие реальным потребностям рынка. Также существует потребность в сокращении эксплуатационных расходов и корректировке существующих тарифов на морские грузоперевозки. **Проект «Шелковый ветер»** На восточном побережье Каспийского моря ведется модернизация инфраструктуры транспортного сообщения с Китаем в связи с возросшими объемами движения и повышением спроса на эффективные логистические услуги. Тем временем, железнодорожное сообщение с сухим портом в Хоргосе, расположенным на границе между Западным Китаем и Казахстаном, было официально открыто в декабре 2012 года. Железнодорожный маршрут начинается от Ляньюньгана (провинция Цзянсу), проходит через сухой порт Хоргос на китайско-казахстанской границе, а затем соединяется с железной дорогой в Казахстане. Это будет второй железнодорожный портовый маршрут, соединяющий Синьцзян с Казахстаном, после перевала Алатау. Казахстан, наиболее экономически развитая страна среди пяти стран Центральной Азии, в последние годы активно развивал торгово-экономические связи с Китаем. Объемы грузов, перевезенных только лишь через перевал Алатау между двумя странами возросли с 160 000 тонн в 1991 году до 15,6 млн. тонн в 2012 году. С учетом этого развития крайне важно подготовить проект с организационной стороны и создать условия для эксплуатации перспективного звена коридора – маршрута контейнерного поезда «Шелковый ветер». **Международный логистический центр в новом бакинском международном морском торговом порту в Аляте** Во время совещания рабочей группы были вновь озвучены признанные во всем мире основные характеристики МЛЦ: • МЛЦ должен быть открыт для всех операторов на недискриминационной основе • Важно обслуживание мультимодальных перевозок - автомобильных и железнодорожных с включением, при необходимости, внутренних водных путей • Сильная поддержка государственных органов - физическое присутствие на месте и содействие клиентам в прохождении всех необходимых формальностей, в частности, таможенного оформления на месте. Независимая и нейтральная администрация, управляющая

	Азербайджан
	территорией и расположенными на ней объектами. Таможенный комитет работал над процедурами, которые которые должны применяться в порту в поселке Алят, однако не поступало никаких запросов, инструкций или информации о процедурах, касающихся МЛЦ. Национальный секретарь ТРАСЕКА в Азербайджане отметил, что изменения в составе персонала Министерства транспорта, а также бюрократические проволочки и недопонимание негативно повлияли на развитие проекта. **Контейнерный маршрутный поезд Поти-Тбилиси-Баку** Этот пилотный проект рассматривается в качестве дополнительной инициативы по отношению к проекту «Шелковый ветер» и важного способа сообщения с логистическим центром в Аляте. В целях привлечения грузопотоков необходимо создание эффективных связей с внутренними районами, развитию которых могут способствовать, в частности, контейнерные поезда Поти-Баку и «Шелковый ветер». Однако прогресса в развитии проекта Поти-Баку не наблюдается, поскольку Азербайджанская железная дорога все еще не готова скорректировать свои тарифы в отсутствие подтвержденных / гарантированных объемов грузов. Команда «LOGMOS» представила ряд примеров операций маршрутных поездов, успешность которых была достигнута после того, как была обеспечена регулярность движения по удобному расписанию. Одним из последних примеров является «Викинг» (январь 2012 г.): введение нового расписания с большим числом более частых рейсов привело к трехкратному увеличению числа контейнеров, транспортируемых транзитом через Украину. До этого реорганизация движения маршрутных поездов Поти-Тбилиси Грузинской железной дорогой в 2011 году с предложением сервиса, адаптированного к рыночному спросу с точки зрения расписания, тарифов и доступности информации, привело к резкому увеличению в Грузии перевозок контейнеров с использованием железной дороги. При этом удалось привлечь на железную дорогу экспортные грузы, которые ранее транспортировались в порты на грузовиках.
2:Концепция региональных сетей логистических центров и ее реализация	Пилотные проекты должны способствовать развитию региональной сети логистических центров и соответствовать положениям мастер-плана. Пилотные проекты Азербайджана будут включены в мастер-план.
3:Мастер-план «LOGMOS»	Концепция мастер-плана для региона ТРАСЕКА: • существующие и планируемые объекты транспортной инфраструктуры, описанные (и актуализированные) в уже

	Азербайджан
	опубликованных обзорных отчетах по странам, которые позволяют определить основную сеть • оценка оставшихся физических и организационных барьеров, • анализ рынка, связанный с обзором текущих реформ в регулятивной сфере, которые положительно влияют на доступ к рынку и поэтому представляют собой меры содействия развитию торговли (например, законодательство и процессы в области приватизации и концессий, структурные реформы, например, железнодорожных компаний и изменения в их тарифной политике и т.д.) В процессе разработки мастер-плана будут также подробно рассмотрены пилотные проекты - старые (Международный логистический центр Алят в Азербайджане, маршрутный контейнерный поезд Поти-Баку, а также железнодорожно-паромные и Ро-Ро операции в Каспийском море) и новые (маршрутный поезд «Шелковый ветер» и транзит через территорию Украины).
4:Техническая помощь в корректировке нормативно-правовой базы	Ситуация с квотами, навязываемыми Азербайджаном для турецких грузовиков, следующих транзитом, значительно улучшилась за последние два года. Если в начале 1990-х годов количество выдаваемых разрешений составляло около 200-250, то сегодня выдается 25 000 разрешений. Реализация концепции «единого окна» идет полным ходом, но применение международных стандартов (в частности, позволяющих принимать и внедрять электронную подпись для таможенных документов, регулирующих проблемы коррупции) еще ожидает принятия решений.
5:Коммуникация, информация, осведомленность	Национальный секретарь в Азербайджане способствовал регулярному освещению в местных и региональных СМИ деятельности программы ТРАСЕКА, а также мероприятий, организуемых в рамках проекта «LOGMOS». Для успеха пилотных проектов в Азербайджане необходим многосторонний диалог и консультации с общественностью. Рекомендуется активизация сотрудничества между ПС и заинтересованными сторонами по контролю за осуществлением планов действий. С учетом последних изменений среди участников проекта в Министерстве транспорта Азербайджана необходимо повторно принять меры по повышению осведомленности о проекте, а также содействовать передаче проектов в собственность бенефициаров.

	Азербайджан
	Делегация ЕС была проинформирована о деятельности Проекта в Азербайджане.

	Армения
Деятельность в Армении, в основном, включала: • Повседневную проектную работу • Помощь и составление рекомендаций по развитию ереванского аэропорта «Звартноц» • Анализ возможностей упрощения процедур торговли и мультимодальных перевозок в Армении • В апреле 2013 года была организована выездная миссия в Армению	
1:Пилотные проекты и дополнительные задачи	**Логистический центр в аэропорту «Звартноц»** Бенефициар в Армении является одним из самых активных в плане продвижения пилотных проектов в регионе. Технико-экономические исследования, подготовленные или обновленные командой «LOGMOS», были включены в приоритетные проекты и будут планироваться к реализации в рамках ГЧП. Подготовленные «LOGMOS» рекомендации по организации автомобильного и железнодорожного доступа, который можно использовать как для аэропорта, так и для логистического центра были включены в программу развития зоны аэропорта. Подписан Меморандум о взаимопонимании между аэропортом, Армянской железной дорогой и Правительством по развитию в Армении логистического центра на основе финансируемого ЕС технико-экономического обоснования. Азиатский банк развития также участвует в проекте. Бенефициару предоставлялась поддержка по мере необходимости. Были проведены совещания целевой группы с управляющей компанией аэропорта, железной дорогой и Министерством транспорта. **Морской флаг Армении** Рекомендации Проекта в отношении морского флага Армении были одобрены бенефициаром и использованы в качестве основы при разработке государственной программы. Владельцем проекта является бенефициар, который активно продвигает его. Дальнейшее содействие этой инициативе Армении будет оказано в рамках нового проекта TRACECA по морской безопасности.

	Армения
2:Концепция региональных сетей логистических центров и ее реализация	Предварительный обзор по Армении был опубликован на сайте после одобрения со стороны бенефициара в декабре 2012 года. Собирается информация для следующего обновления обзорного отчета в октябре 2013 года.
3:Мастер-план «LOGMOS»	Обзоры автомобильного, железнодорожного и морского транспорта, а также исследование правовой среды содержат информацию об Армении, значимую для мастер-плана. Анализ транспортных потоков также охватывает Армению. В настоящее время производится обновление этих документов.
4:Техническая помощь в корректировке нормативно-правовой базы	Команда «LOGMOS» продолжила мониторинг реализации задачи единого окна совместно с Национальным секретарем. Проект комплексного управления границами на Южном Кавказе (проект SCIBM) и твиннинг-проект по улучшению эффективности управления границами, реализуемые в Армении, охватывают основные компоненты, имеющие отношение к товарному обмену. В ходе проектной миссии в Армению представительство ПРООН сообщило о запуске нового проекта в сфере интегрированного управления границами[3]. В феврале 2013 г. делегация ЕС в Армении, ПРООН, Совет национальной безопасности и Комитет государственных доходов РА совместно представили шаги, которые будут предприняты по финансируемому ЕС и реализуемому ПРООН проекту "Модернизация пункта пограничного контроля Бавра-Ниноцминда между Арменией и Грузией". Этот проект со сметой в 1,9 млн евро имеет целью внедрение европейских стандартов по интегрированному управлению границами на пункте пограничного контроля на границе Армении и Грузии, что призвано содействовать торговле, транзиту и оптимизации пересечения границ. Проект призван реализовать положения Плана действий по интегрированному управлению границами на 2011-2015 годы, разработанного в рамках предудущей инициативы SCIBM и утвержденного правительством Армении. Финансируемый ЕС твиннинг-проект поддерживает Комитет государственных доходов в целях укрепления армянской таможни путем внедрения современных процедур таможенного контроля и обеспечения их соблюдения в соответствии с передовым опытом

[3] Дополнительную информацию см. по адресу:

http://www.am.undp.org/content/armenia/en/home/operations/projects/democratic_governance/modernization-of-bagratashen--bavra--gogavan-border-crossing-poi.html

	Армения
	стран-членов ЕС. Твиннинг-проект реализуется литовско-финским консорциумом двух европейских таможенных администраций с июня 2012 года по июнь 2013 года.
5:Коммуникация, информация, осведомленность	Представители заинтересованных сторон Армении (Ассоциация экспедиторов, Южно-Кавказская железная дорога, частные экспедиторские и транспортные компании) приняли участие в обучении, организованном в Тбилиси в апреле 2013 года, и присутствовали на всех его модулях. В текущем отчетном проектном периоде Проект «LOGMOS» продолжил сотрудничество с Представительством ПРООН в Армении, занимавшегося реализацией проекта ЕС SCIBM (комплексное управление границами на Южном Кавказе), который осуществлялся с января 2009 г. по конец сентября 2012 г. в рамках Флагманской инициативы программы Восточного Партнерства «Интегрированное управление границами».[4] Рассматривались вопросы упрощения процедур торговли, совершенствования процедур пересечения границ, мероприятий по внедрению «единого окна» / «концепции комплексного обслуживания» и модернизации пунктов пересечения границы на Южном Кавказе (см. Приложение 2 – Перечень проведенных встреч). Обзорный отчет по Армении был опубликован после его утверждения бенефициаром в декабре 2012 года.

	Болгария
1:Пилотные проекты	Черноморский план действий (БСАП 1) «Варна - Ильичевск - Керчь - Поти / Батуми» был передан для реализации заинтересованным сторонам в прошедшем отчетном периоде. Этои маршрут рассматривается как последовательный паромный путь сообщения (железнодорожные, автомобильные и контейнерные перевозки) между Болгарией, Украиной и Грузией.

Информацию о Флагманской инициативе ЕС см. по адресу

http://eeas.europa.eu/eastern/initiatives/

Информацию о проекте SCIBM в Армении см. по адресу http://www.scibm.am

Информацию от ПРООН о работе по реализации Флагманской инициативы программы Восточного Партнерства «Интегрированноеуправление границами» см. по адресу

http://www.undp.org/content/brussels/en/home/ourwork/democraticgovernance/in_depth/integrated-border-management.html [4]

2:Концепция региональных сетей логистических центров и ее реализация	Деятельность проекта предполагает изучение опыта Болгарии в развитии логистических сетей и морских маршрутов. Он будет учитываться при разработке соответствующих разделов мастер-плана.
3:Мастер-план «LOGMOS»	Сеть TEN-T в Болгарии будет отмечена в виде перекрестной ссылки в мастер-плане TRACECA «LOGMOS», с использованием методологии обновленной политики TEN-Выездная миссия в Болгарию была перенесена на следующий отчетный период для уточнения положений мастер-плана из-за отсутствия заинтересованных сторон.
4:Техническая помощь в корректировке нормативно-правовой базы	Работа в данном направлении выполняется в Болгарии в рамках членства этой страны в ЕС.
5:Коммуникация, информация, осведомленность	Была опубликована обновленная информация о судоходных компаниях, включая указанный маршрут. Ведется постоянный диалог с заинтересованными организациями Болгарии. Представители принимают участие во всех региональных мероприятиях «LOGMOS», имеющих отношение к данному региону. Заинтересованные лица приглашаются к участию в семинарах, запланированных на следующий отчетный период.

	Грузия
	В текущем отчетном периоде были организованы три выездные миссии проектных экспертов в Грузию: Январь 2013 года – миссия по подготовке обучения. Апрель 2013 года – миссия рабочей группы и миссия экспертов в связи с подготовкой обучения. Региональный тренинг был проведен в Грузии в апреле 2013 г., в обучении приняло 110 участников из стран TRACECA.
1:Пилотные проекты	Статус-кво основных текущих проектов в области инфраструктуры и процедурные инициативы в регионе были рассмотрены с учетом их значимости для пилотных проектов с участием Грузии: **Контейнерный маршрутный поезд Поти-Тбилиси-Баку** Будущее этого проекта зависит не только от сотрудничества железных дорог двух стран и их способности создать необходимые условия и привлечь операторов и грузы на данный маршрут, но и является неотъемлемой частью регионального

	Грузия
	развития в области инфраструктуры и организационных мер. Например, такие проекты, как логистические узлы в Азербайджане и Грузии, а также связующие железнодорожные и морские магистрали имеют решающее значение для развития проекта маршрутного поезда Поти-Тбилиси-Баку: • Первая очередь нового бакинского порта в поселке Алят запланирована к вводу в эксплуатацию к концу 2015 - началу 2016 года. Алят должен стать пунктом назначения и транзитным центром перевалки для маршрутных поездов; • Контейнерный блок-поезд «Шелковый ветер» должен быть запущен в 2016 году; • Строительство железной дороги Баку-Тбилиси-Карс близится к завершению. Однако в ожидании реконструкции и модернизации турецкой железнодорожной сети в восточной части страны (которая еще не начата и будет завершена только к 2023 году) сообщение с Карсом едва ли может использоваться на полную мощность. Кроме того, не решен вопрос о едином транспортном документе, таком как единая железнодорожная накладная ЦИМ / СМГС. • Расширение маршрута поездов Поти-Баку в направлении Каспийской морской магистрали рассматривалось с точки зрения инвестиций в пополнение флота железнодорожных паромов и железнодорожных сооружений (см. также информацию в разделе про Азербайджан), а также мер, которые необходимо предпринять в основных хабах для обеспечения соответствия ресурсов коридора ТРАСЕКА рыночному спросу. В связи с этим, будущий узел в Актау должен иметь возможности для приема и обслуживания транзитных грузов из Китая и обратно. Тем не менее, существующая неопределенность планов по развитию порта значительно осложняет дальнейшее развитие торговли через центральный коридор Кавказа. До сих пор не достигнут прогресс в отношениях между Грузией и Азербайджаном в отношении реализации проекта эксплуатации контейнерного поезда Поти-Баку. Команда «LOGMOS» вновь отметила предпосылки успеха таких операций: • единый оператор, • совместно согласованный / надежный / прозрачный / фиксированный тариф, конкурентоспособный по отношению к автомобильному транспорту

	Грузия
	• регулярные рейсы, • фиксированное / сокращенное время в пути и т.д. Пример успешных мер, предпринятых в январе 2012 года Укрзализныцей (УЗ) в отношении поезда «Викинг», может быть принят во внимание в Грузии. Результатом стало трехкратное увеличение числа контейнеров, перевозимых этим поездом транзитом через Украину после введения нового расписания с регулярными и более частыми рейсами. От Азербайджанской железной дороги требуется большая прозрачность и готовность к диалогу, чтобы откорректировать тарифы в отсутствие подтвержденных / гарантированных объемов грузов. До начала функционирования Алята будет сложно запустить контейнерный поезд из-за лимитированного доступа и ограниченных возможностей в старом бакинском порту. Запланированные инвестиции АРМ в Поти были отложены до 2014 года. **Проект логистического центра на площадке ТАМ-Вели** Проект МЛЦ на площадке ТАМ-Вели, очевидно, не является приоритетным с октября 2012 года после парламентских выборов. Едва ли он будет включен в повестку дня до президентских выборов в 2013 году. В этой связи Министерство экономики и устойчивого развития обратилось к команде «LOGMOS» с просьбой о содействии в представлении проекта МЛЦ с уточненными данными новому правительству. **Проект «Шелковый ветер»** Команда «LOGMOS» подтвердила свою готовность предоставлять по мере необходимости техническую консультативную поддержку рабочей группе проекта «Шелковый ветер», после того как такая рабочая группа будет создана в соответствии с решениями, принятыми заинтересованными сторонами в ходе семинара «LOGMOS» в Актау в июле 2012 года и закрепленными в Меморандуме о взаимопонимании, подписанном министрами транспорта четырех стран-участниц в Измире в ноябре 2012 года.
2:Концепция региональных сетей логистических центров и ее реализация	Положения, касающиеся Грузии, включены в мастер-план.
3:Мастер-план «LOGMOS»	Работы были активизированы в текущем отчетном периоде. Соответствующие результаты включены в обзорные отчеты по видам транспорта в составе мастер-плана. См. дополнительную информацию в Приложении 5.

	Грузия
4:Техническая помощь в корректировке нормативно-правовой базы	Работа продолжается, текущие рекомендации включены в отчет о правовой среде.
5:Коммуникация, информация, осведомленность	Проектом «LOGMOS» было организовано трехдневное обучение для специалистов в области транспорта, логистики и морских перевозок, а также представителей государственного сектора, которое состоялось 10-12 апреля 2013 года в Тбилиси. Целью тренинга была демонстрация лучшей европейской практики, успешных концепций в области логистики и морских магистралей и возможностей их реализации в рамках ТРАСЕКА. Обучение было предназначено для молодых специалистов и руководителей среднего звена из сектора транспорта и логистики стран ТРАСЕКА. Целевая аудитория представляла собой новое поколение транспортных профессионалов и активных участников транспортного коридора, которые стремятся, хотят и могут продвигать ТРАСЕКА за счет полученных знаний в сочетании с практическим опытом. В целях обеспечения участия специалистов, наилучшим образом соответствующих целям мероприятия, а также в целях повышения заинтересованности и устойчивости, был организован уникальный процесс подачи заявок. Участники должны были обосновать свой интерес к участию в семинаре, представив описание своих целей, резюме и заполненную индивидуальную заявку, а также свой план по дальнейшему распространению полученных знаний среди своих сверстников в странах ТРАСЕКА. В результате команда «LOGMOS» охватила широкий спектр участников: представителей логистических компаний, судоходных линий, транспортных операторов, инфраструктурных компаний для всех видов транспорта, грузовладельцев, таможенных специалистов, экспедиторов и представителей государственных органов, отвечающих за транспортный сектор, т.е. группа представляла собой участников реальной цепочки поставок. Кроме того, на тренинг были приглашены лучшие студенты и преподаватели факультета логистики принимающего учреждения в Грузии - Грузинского технического университета. Факультет логистики был создан при поддержке финансируемого ЕС проекта по укрепдению кадрового потенциала в транспортном секторе стран СНГ (2008-2009 гг.). Ведущие научно-исследовательские и академические институты Европы, такие как Университет прикладных наук Вильдау (Германия) - ведущий партнер проекта ЕС Interreg-FLAVIA, направленного на улучшение мультимодальной логистики на уровне транспортных коридоров, Гамбургский технологический университет, Специализированный институт морской логистики и

	Грузия
	Институт бизнес-логистики и общего менеджмента направили своих представителей для выступления с лекциями перед участниками тренинга. Семинар был разделен на три тематических модуля, каждый из которых охватывал целый ряд тем для определенных целевых групп. В течение первых двух дней проходило обучение по логистике (модуль А) и морским перевозкам (модуль В) параллельно в двух группах. В последний день обучения обе группы присоединились к общей сессии модуля С, посвященного экономике транспорта и практическим примерам возможностей применения схем ГЧП при реализации логистических проектов в ТРАСЕКА. Представители сферы логистики и морского судоходства, работающие в странах ТРАСЕКА, представили свои тематические исследования в последний день мероприятия. Семинары были организованы в интерактивном режиме с использованием решения практических задач и тематической игры по управлению морскими перевозками. Мероприятие предоставило грузинским коллегам уникальную возможность наладить сотрудничество с европейскими научными учреждениями, были получены положительные отзывы от его участников. Команда проекта «LOGMOS» высоко оценивает поддержку со стороны Грузинского технического университета, Министерства экономики и устойчивого развития Грузии и Национального секретаря TRACECA в Грузии. Делегация Европейского Союза в Грузии была проинформирована о всех мероприятий Проекта в Грузии. Представитель делегации выступил с речью на вводной сессии регионального тренинга.

	Казахстан
Казахстану была оказана помощь в плане содействию развития проекта «Шелковый ветер» – технические консультации по вопросам упрощения торговли. Проектной командой была организована выездная миссия по созданию рабочей группы в феврале 2013 года.	
1:Пилотные проекты	Национальное совещание рабочей группы состоялось в Астане 4-5 февраля. Во время этой встречи обсуждался статус и дальнейшие шаги по реализации пилотных проектов «LOGMOS» в Казахстане: • В отношении проекта **«Шелковый ветер»** рабочая группа была проинформирована о том, что Турция назначила членов международной рабочей группы по

	Казахстан
	этому проекту. Специализированная сессия была проведена в ходе экономического форума в Астане 22-24 мая 2013 года и заинтересованные потенциальные участники проекта в Казахстане подготовили свой вклад в проект (тарифная политика, транзитное время, оперативные вопросы). Эта информация была подтверждена в ходе координационного совещания ЕК, ПС и проектов ТП ЕС. • Что касается **каспийской линии перевозок Ро-Ро**, ситуация вокруг порта Актау и его дальнейшего развития, в том числе железнодорожно-паромной переправы и ММ, остается несколько неопределенной, поскольку порт находится в процессе передачи Казахской железной дороге (КТЖ), так что в отношении графика и объема его расширения еще должны быть приняты решения. Развитие железнодорожно-паромных и Ро-Ро перевозок не было включено в план развития порта, представленный в ходе совещания, хотя оба сегмента рынка демонстрируют стабильный и значительный рост (см. также замечания по Азербайджану). • Были представлены планы Казмортрансфлота по вопросам развития флота железнодорожных паромов и судов Ро-Ро в Казахстане, наряду с развитием либо порта Курык, либо с участием в развитии порта Актау. Согласно плану, тендер на поставку судов должен быть объявлен в июле 2013 года со сроком поставки в 2015 году. • О ходе создания логистического центра в свободной экономической зоне Актау информации предоставлено не было. Остаются проблемы, связанные с частным владельцем (КаскорТрансСервис) железнодорожного доступа к порту Актау, как уже отмечалось в предыдущем отчете.
2:Концепция региональных сетей логистических центров и ее реализация	Соображения в отношении региональных логистических сетей были включены в обзорный отчет по стране, подготовленный в тесном сотрудничестве с бенефициаром, и в планы действий по реализации пилотных проектов, а также обзорные отчеты по видам транспорта.
3:Мастер-план «LOGMOS»	Работы были активизированы в текущем отчетном периоде. Соответствующие результаты включены в обзорные отчеты по видам транспорта в составе мастер-плана. См. дополнительную информацию в Приложении 5.

	Казахстан
4:Техническая помощь в корректировке нормативно-правовой базы	Работа продолжается, текущие рекомендации включены в отчет о правовой среде.
5: Коммуникация, информация, осведомленность	Представительство ЕС регулярно получает информацию о проектной деятельности от команды проекта или бенефициара. Представители заинтересованных казахстанских сторон принимают участие во всех региональных мероприятиях «LOGMOS». Тематическая сессия по вопросам упрощения процедур торговли в рамках реализации проекта «Шелковый ветер» была включена в повестку дня конференции «LOGMOS», состоявшейся в ноябре в Кишиневе.

	Кыргызстан
	В текущем отчетном периоде осуществлялись контакты с заинтересованными сторонами в ходе региональных мероприятий в Молдове и Грузии, а также во время других совещаний ТРАСЕКА.
1:Пилотные проекты	Продолжение темы создания **логистического центра** (ЛЦ) в Оше: Консультации с заинтересованными сторонами проводились по мере необходимости. План действий по созданию логистического центра в Оше обсуждался с заинтересованными сторонами, отвечающими за его развитие, в ходе региональных мероприятий. Министерство транспорта оказывает содействие дальнейшему развитию логистической инфраструктуры. Развитие других логистических центров: Бишкек является основным узлом и крупнейшим центром потребления в Кыргызстане. Аэропорт Бишкека использовался НАТО в качестве одного из главных транзитных узлов с 2001 года в направлении Афганистана. Ввиду запланированного вывода войск и истечения договора о Транзитном центре США в аэропорту «Манас» в 2014 году, на повестку дня выносятся вопросы использования соответствующих площадей в гражданских целях. С декабря 2012 года Кыргызстан и Россия обсуждают создание грузового логистического центра в международном аэропорту «Манас». Три российских перевозчика - Аэрофлот, Полет и Волга-Днепр заинтересованы в использовании бишкекского аэропорта

	Кыргызстан
	«Манас» в качестве хаба для международной логистики и грузовых рейсов между Западной Европой и Юго-Восточной Азией. Кыргызстан поддерживает бизнес-инициативы с приданием приоритетного значения отношениям с Китаем и созданию освобожденной от налогов экономической зоны в аэропорту.
2:Концепция региональных сетей логистических центров и ее реализация	Центрально-азиатские маршруты включены в мастер-план, рассматриваются варианты эффективного транспортного сообщения этого региона с остальной частью ТРАСЕКА. Страны Центральной Азии начали играть большую роль в создании наземных цепочек поставок между Западной Европой и Китаем, с учетом укрепления экономических коридоров между регионами, генерирующими товары, и регионами-потребителями.
3:Мастер-план «LOGMOS»	Деятельность транспортного сектора Кыргызстана, а также транспортные маршруты и узлы, которые могут способствовать привлечению грузов из Китая в коридор ТРАСЕКА, учитываются в исследованиях «LOGMOS».
4:Техническая помощь в корректировке нормативно-правовой базы	Правовые рекомендации для Кыргызстана включены в текущий правовой отчет.
5:Коммуникация, информация, осведомленность	Заинтересованные стороны Кыргызстана принимали участие во всех региональных мероприятиях «LOGMOS» в Тбилиси и в Грузии.

	Молдова
	Региональное мероприятие по содействию торговле и транспорту было организовано проектной командой в ноябре 2012 года.
1:Пилотные проекты	Команда проекта оказывает техническую помощь заинтересованным сторонам на разовой основе по различным вопросам реализации МЛЦ. Для улучшения внешней инфраструктуры требуется государственная поддержка. Обновляется тематическое исследование по Дунаю. С заинтересованными сторонами в Молдове регулярно осуществлял контакты местный эксперт «LOGMOS», что касается включения пилотных проектов в мастер-план, занимаясь обсуждением проектной деятельности и дальнейших шагов.

	Молдова
2:Концепция региональных сетей логистических центров и ее реализация	Роль Молдовы в региональных логистических процессах, в том числе вклад ее транспортной системы и опыт интеграции в сети TEN-T освещается в различных отраслевых отчетах в составе мастер-плана.
3:Мастер-план «LOGMOS»	Молдова, будучи страной ТРАСЕКА, граничащей с Европейским Союзом, обеспечивает прямой доступ ТРАСЕКА к сетям TEN-T. Будет принята во внимание двусторонняя работа в области транспорта в рамках ЕИСП. Маршруты, значимые с точки зрения расширения TEN-T и жизненно важные для Молдовы, будут рассматриваться в мастер-плане.
4:Техническая помощь в корректировке нормативно-правовой базы	Было продолжено сотрудничество с EUBAM для получения положительного опыта в сфере совершенствования управления границами с точки зрения упрощения торговли между Молдовой и Украиной, который теперь изучается в других странах.
5:Коммуникация, информация, осведомленность	Заинтересованные круги Молдовы участвовали во всех региональных мероприятиях. Проектом был организован региональный семинар и практические занятия по упрощению торговли и транспорта в ТРАСЕКА. В мероприятии приняли участие бенефициары проекта, представляющие государственный и частный сектор, специалисты таможенных органов стран ТРАСЕКА, делегаты ЕК, представители миссии Европейского Союза по приграничной помощи Молдове и Украине, ЕЭК ООН, ОБСЕ, проектов Всемирного банка по стратегии развития логистики в Молдове и проектных команд ЕС ТРАСЕКА.

	Румыния
1:Пилотные проекты	Обновляется тематическое исследование по Дунаю, планируется выездная миссия в Румынию в следующем отчетном периоде. Была опубликована обновленная информация о судоходных линиях.
2:Концепция региональных сетей логистических центров и ее реализация	Логистические центры и экономические коридоры, ведущие из Румынии в страны ТРАСЕКА и через территорию Румынии, будут рассмотрены при разработке мастер-плана с использованием в качестве основы методологии расширения TEN-T.

	Румыния
3:Мастер-план «LOGMOS»	Сети Болгарии и Румынии включены в мастер-план с учетом расширения и пересмотра политики TEN-T.
4:Техническая помощь в корректировке нормативно-правовой базы	Работа в этом направлении ведется Румынией в рамках ее членства в ЕС.
5:Коммуникация, информация, осведомленность	В Румынии был назначен новый национальный секретарь. Команда «LOGMOS» команда будет проводить брифинги и информировать Национального секретаря о деятельности Проекта. В мастер-плане будут даны перекрестные ссылки на сети Румынии.

	Таджикистан
	В течение текущего отчетного периода команда проекта сосредоточила свою работу на подготовке обзорного отчета по стране и отчета по исследованию правовой среды.
1:Пилотные проекты	От бенефициара не поступало запросов в отношении нового пилотного проекта по созданию логистического центра в Турсунзаде и проекта логистического центра в Нижнем Пяндже. Оба проекта переданы для реализации в собственность бенефициаров.
2:Концепция региональных сетей логистических центров и ее реализация	Оба логистических центра рассматриваются в качестве хабов для экономических коридоров с участием Таджикистана.
3:Мастер-план «LOGMOS»	Обзорный отчет по Таджикистану был опубликован после его одобрения бенефициаром в апреле 2012 года.
4:Техническая помощь в корректировке нормативно-правовой базы	Анализ правовой среды Таджикистана был завершен и опубликован в настоящем Отчете.

5:Коммуникация, информация, осведомленность	Заинтересованные стороны Таджикистана принимали участие во всех региональных мероприятиях «LOGMOS» в отчетном периоде.

	Туркменистан
	Вопрос о регистрации проекта «LOGMOS» в Туркменистане еще не решен и едва ли будет решен до окончания проекта. Это вызывает процедурные сложности, визовые проблемы и неопределенность в отношении формальных документальных требований для региональных проектов ЕС. Представители заинтересованных учреждений Туркменистана приняли участие в региональном семинаре в Кишиневе в ноябре 2012 года. Из-за процедурных ограничений представители Туркменистана не присутствовали на тренинге в Тбилиси. Материалы тренинга будут направлены заинтересованным сторонам. Продолжалось регулярное онлайновое общение с бенефициарами в Туркменбаши.
1:Пилотные проекты	**Ро-Ро перевозки на Каспии** Международные заинтересованные стороны были проинформированы о ситуации в Туркменистане. ПС принимал активное участие в коммуникации и предоставлении информации проекта «LOGMOS» бенефициарам в Туркменистане.
2:Концепция региональных сетей логистических центров и ее реализация	Маршрутам сообщения в направлении Восток - Запад и транзитным узлам для торговли со странами Центральной Азии и Кавказа придается приоритетное значение. Тем не менее, страна развивает и другие маршруты в направлении Север-Юг и работает в направлении раскрытия своего логистического потенциала для обеспечения доступа других стран к океанам. В марте 2013 года президенты Туркменистана и Таджикистана начали переговоры о соединении железных дорог двух стран на территории Афганистана. Это строительство направлено на диверсификацию транспортных коридоров Туркменистана и Таджикистана, обеспечивая дополнительный маршрут через Центральную Азию для грузовых потоков из Каспийского и Черноморского регионов. Для Таджикистана этот маршрут может быть использован для транспортировки ископаемого топлива из Туркменистана. Кроме того, Туркменистан совершенствует свои прямые связи с океанскими портами. Туркменистан планирует начать строительство железнодорожной линии Имамназар-Акина на территории Афганистана. Этот проект основан на подписанном в мае 2011 года межправительственном соглашении о

	Туркменистан
	строительстве железной дороги Атамырат-Имамназар (85 км, TM)-Акина-Андхой (38 км, AFG). По участку Туркменистана работы по проектированию были завершены, строительство будет осуществляться соответствующими структурами Министерства железнодорожного транспорта Туркменистана. Нефтяные потоки из Казахстана, вероятно, будут транспортироваться в океанские порты, в том числе, через территорию Туркменистана. Страны Центральной Азии постепенно расширяют свои железнодорожные сети на базе колеи европейского стандарта, обеспечивая прямой доступ к рынкам через океанские порты.
3:Мастер-план «LOGMOS»	Работа продолжается, опубликованы обзорные отчеты по видам транспорта.
4:Техническая помощь в корректировке нормативно-правовой базы	Осуществлялись заблаговременные контакты с заинтересованными сторонами в Туркменистане в связи с подготовкой правового анализа. Подготовленные для сбора данных о правовой среде опросники неоднократно передавались через дипломатические каналы. Было налажено взаимодействие с программой АБР ЦАРЭС с целью обмена информацией по Туркменистану. Обратная связь и информация по правовым вопросам пока отсутствует. Работа будет продолжена в следующем отчетном периоде.
5:Коммуникация, информация, осведомленность	Представители Туркменистана приняли участие в региональном семинаре по упрощению торговли в Молдове. Комммуникация с точки зрения получения официальной информации требует привлечения дипломатических каналов. Региональный проект ЕС, не зарегистрированный официально в Туркменистане, де-факто не может направлять информацию по дипломатическим каналам. Документы приходится отправлять в оригинале. Между Украиной, где базируется проект «LOGMOS», и Туркменистаном осуществляется только обычная почтовая связь. Проект «LOGMOS» направляет документы в Туркменистан при поддержке ПС, который является дипломатической структурой и имеет доступ к дипломатическим каналам.

	Турция
1:Пилотные проекты	Был продолжен диалог с представителями частного транспортно-логистического сектора Турции, а также с государственным сектором в связи с участием страны в пилотных проектах «Шелковый ветер» и каспийских перевозок Ро-Ро. Турецкие заинтересованные стороны принимают активное участие в реализации пилотного проекта «Шелковый ветер», этой инициативе придается большое значение в Турции.
2:Концепция региональных сетей логистических центров и ее реализация	Турция является важным торговым партнером и страной транзита для ТРАСЕКА, Евразийских коридоров и TEN-T. Турция имеет самую высокоразвитую логистическую отрасль в регионе ТРАСЕКА. В настоящее время Турция продвигает использование мультимодальных транспортных решений, делая ставку на свое развитое дорожное хозяйство, строительство новых железных дорог и расширение логистических возможностей. Развитие сектора логистики в Турции принимается во внимание в мастер-плане.
3:Мастер-план «LOGMOS»	Требования представителей турецкой транспортной отрасли, одного из наиболее важных сегодняшних и потенциальных пользователей коридора ТРАСЕКА, включены на концептуальном уровне в мастер-план. Турция стремительно развивает несколько мега-проектов в области мультимодальных перевозок, предусматривающих как концептуальное развитие, так и модернизацию инфраструктуры, таких как: • Твиннинг-проект ЕС по укреплению мультимодальных перевозок в Турции, ТРАСЕКА • BALO • Поезд «Викинг» • TRACEM • Железная дорога Тбилиси-Карс-Баку • Тоннель «Мармарай» • Проект железнодорожно-паромной переправы Самсун-Кавказ • Проект паромной переправы Текирдаг-Деринже • Проект железнодорожно-паромной переправы Ван-Татван • Контейнерный порт Мерсин • Порты Чандарлы и Филиос. Международные автомобильные перевозчики постепенно

	Турция
	адаптируются к комбинированным транспортным решениям. Дорожная карта развития мультимодальных перевозок составляется в Турции в рамках твиннинг-проекта Евросоюза.
4:Техническая помощь в корректировке нормативно-правовой базы	Турция ведет обширную работу в этом направлении в рамках инициатив IPA.
5:Коммуникация, информация, осведомленность	Турецкие заинтересованные стороны участвовали во всех региональных мероприятиях «LOGMOS», организованных в этом отчетном периоде.

	Украина
	Команда проекта организовывала регулярные встречи с и.о. Национального секретаря TPACECA вплоть до назначения нового Национального секретаря в апреде 2013 года. На следующий отчетный период запланирован брифинг для нового Национального секретаря. Первые контакты были организованы в ходе координационных совещаний между ЕК, ПС и проектами ТП ЕС.
1:Пилотные проекты	**МЛЦ «Евротерминал»** Команда «LOGMOS» оказывает помощь в реализации пилотной инициативы по мере необходимости. Проект логистического центра в сухом порту успешно развивается под руководством «Евротерминала». Тем не менее, прогресс в отношении общественной поддержки планируемого улучшения подъездной автодороги и железнодорожной ветки к площадке достигнут не был. «Евротерминал» реализует план поэтапного развития в соответствии с коммерческими и операционныхми рекомендациями, мастер-плана проекта, разработанного в рамках проекта МЛЦ. Инженерная часть генерального плана изменилось в связи с планируемой организацией железнодорожного сообщения. **Транзит через территорию Украины** В марте 2013 года была создана рабочая группа для реализации пилотного проекта транзита через территорию Украины под руководством владельца проекта - Министерства инфраструктуры Украины. Министерство отвечает за разработку политических рекомендаций и параллельно участвует в работе

	Украина
	межведомственной рабочей группы, которая рассматривает тематику транзита через Украину с точки зрения национальных интересов. Работа «LOGMOS» подчеркивает важность организации функциональных транзитных коридоров через территорию Украины с региональной точки зрения. В настоящее время Государственный экономико-технологический университет транспорта завершил исследование по транзиту через территорию Украины, которое было проведено по запросу Министерства инфраструктуры. Исследование опирается на эконометрическую модель, которая основана на: • данных с 2004 по 2012 гг., разделенных на два периода: до МФК 2008 года и после него, • статистических данных, предоставленных Государственным комитетом статистики, Министерством инфраструктуры и Украинскими железными дорогами. В этом исследовании рассматриваются транспортные потоки по видам транспорта (железнодорожный / автомобильный / морской), а также предпринимается попытка оценить разделение рынка между украинскими и российскими портами Черного моря. Исследование касалось, главным образом, основных транзитных потоков навалочных грузов (железная руда, уголь, черные металлы, минеральные удобрения и т.д.), транспортируемых по железной дороге через территорию Украины. В настоящее время TRACECA не генерирует существенных транзитных потоков через Украину. Основные транзитные потоки идут из Словакии, Молдовы в Россию и из украинских портов в Россию. Основными факторами, по данным исследования, являются модели цепочки поставок, тарифы и предсказуемость сервиса. Проектом «LOGMOS» была представлена собственная методология - концентрация пригодных для контейнеризации товаров и коридор TRACECA (без учета Восточной Украины), а также региональные факторы влияния на транзитный потенциал. Обе работы будут рассмотрены бенефициаром при подготовке стратегического документа для Кабинета министров. Тематическое исследование транзитного потенциала Украины было завершено и прилагается к данному отчету.
2:Концепция региональных сетей логистических центров и ее реализация	Обзорный отчет по Украине был опубликован в ноябре 2012 года. Необходим анализ транспопртной сети Украины, в особенности в свете ее интеграции в TEN-T.

	Украина
3:Мастер-план «LOGMOS»	Работы были основаны на методологии, утвержденной в декабре 2012 года. Рекомендации по увеличению украинского транзита в интересах ТРАСЕКА будут включены в отчет. Предварительные секторальные отчеты по морскому, автомобильному и железнодорожному транспорту составляются с учетом трех слоев мастер-плана. В настоящее время осуществляется обновление этих документов. Рекомендации мастер-плана, которые будут подготовлены в следующем отчетном периоде, будут принимать во внимание положения этих тематических секторальных отчетов, тематических исследований и пилотных проектов в соответствии с адаптированной для ТРАСЕКА методологии TEN-T.
4:Техническая помощь в корректировке нормативно-правовой базы	Завершена проработка нормативных аспектов транзитного потенциала Украины для коридора ТРАСЕКА. Юридические рекомендации были обновлены и являются неотъемлемой частью плвнов действий.
5:Коммуникация, информация, осведомленность	Была организована коммуникация с Представительством ЕС с целью передачи актуальной информации о деятельности проекта «LOGMOS». Проект «LOGMOS» начал сотрудничество с твиннинг-проектом «Развитие и координация мультимодального транспорта и логистических процессов в Украине» и оказал ему содействие в установлении контактов с Департаментом логистики и грузовых перевозок Министерства транспорта, строительства и городского развития Германии в целях организации учебной поездки для твиннинг-проекта в октябре 2013 года.

	Узбекистан
1:Пилотные проекты	Проект МЛЦ в Навои разрабатывается заинтересованными сторонами самостоятельно. Запросов от заинтересованных сторон к команде проекта за отчетный период не поступало.
2:Концепция региональных сетей логистических центров и ее реализация	В отчетном периоде был проведен всесторонний анализ автомобильных и железных дорог Узбекистана. Рекомендации по развитию логистической сети включены в отчет по мастер-плану.
3:Мастер-план	Предварительные обзоры железнодорожного и автомобильного сектора, охватывающие инфраструктурные, институциональные,

	Узбекистан
«LOGMOS»	правовые и рыночные условия, включены в настоящий отчет. Данные постоянно обновляются.
4:Техническая помощь в корректировке нормативно-правовой базы	Результаты правовой оценки и соответствующие рекомендации опубликованы в настоящем отчете.
5:Коммуникация, информация, осведомленность	Заинтересованные стороны Узбекистана принимали участие во всех региональных мероприятиях «LOGMOS», организованных в отчетный период. Представители из Узбекистана активно участвовали в мероприятиях, проходивших в Молдове и Грузии, с презентациями и освещением практических бизнес-кейсов.

6 ПЛАНЫ ПРОЕКТА НА СЛЕДУЮЩЕЕ ПОЛУГОДИЕ

Следующий отчетный период охватывает шесть месяцев с мая 2013 г. по ноябрь 2013 г. Краткая информация о компонентах проекта уже представлена в Главе 3 настоящего Отчета. В данном разделе приводится описание планируемых шагов по каждому направлению деятельности.

PI: Начало осуществления проекта – завершено, так как все показатели выполнения (мобилизация и корректировка плана работ) были достигнуты на первоначальном этапе.

1A: Морское измерение проектов «морских магистралей»

Деятельность этого компонента будет продолжаться по мере необходимости для пилотных проектов и будет координироваться с ЕК и ПС. Деятельность в рамках этого направления в следующем отчетном периоде будет посвящена подготовке соответствующих компонентов проекта мастер-плана.

- Учебные мероприятия и учебные поездки

Мероприятия по развитию потенциала будут продолжены в рамках существующих целевых и рабочих групп.

23-28 июня 2013 года будет организована вторая учебная поездка в Дуйсбург и Антверпен.

Во время этой поездки планируется посещение портов Дуйсбурга и Антверпена, а также логистических и судоходных компаний, базирующихся в порту. Учебная поездка начнется в Дуйсбурге, где 2 дня будет выделено на изучение практических вопросов функционирования внутренних портов, сухих портов, внутренних водных путей и логистики. Во время двухдневного визита в порт Антверпен участники в рамках индивидуальной программы ознакомятся с функционированием перевалочного порта и модели «порт-владелец», а также с каботажными морскими перевозками и перевозками по внутренним водным путям.

- Идентификация, налаживание контактов и установление связей с заинтересованными компаниями транспортного сектора и заказчиками из ЕС

Эта деятельность будет продолжена на уровне рабочих и целевых групп. Она осуществлялась с самого начала реализации проекта «LOGMOS». Эта коммуникация будет продолжена по двум взаимосвязанным направлениям, соответствующим потребностям бенефициаров проекта «LOGMOS»:

- Содействие развитию контактов ПС с международным сообществом глобальных транспортных компаний;
- Содействие развитию контактов заинтересованных сторон пилотных проектов с заинтересованными глобальными игроками в сфере логистики.

Команда проекта постоянно актуализирует анализ заинтересованных сторон с точки зрения пилотных проектов «LOGMOS». В следующем отчетном периоде это повлечет за собой мониторинг судоходных линий, действующих в TRACECA, изучение закономерностей развития проекта морских магистралей с участием глобальных игроков, повышение уровня информированности заинтересованных сторон за пределами региона о пилотных проектах «LOGMOS», содействие развитию целенаправленных контактов между глобальными игроками и бенефициарами TRACECA. Эти мероприятия будут осуществляться с использованием возможностей рабочих групп и в рамках прямых контактов с заинтересованными сторонами в ходе выездных миссий.

Международные представители заинтересованных сторон транспортного сектора будут приглашены в качестве тренеров к участию в учебной поездке и практических семинарах.

Обновления по всем пилотным проектам будут транслированы представителями глобальных судоходных линий, международных логистистических и транспортных компаний. Команда проекта будет регулярно связываться с этими заинтересованными сторонами.

Роль проекта заключается в упрощении контактов, содействии в налаживании связей, предоставлении консультаций по разработке бизнес-концепций, а также в содействии укреплению кадрового потенциала партнеров по ТРАСЕКА.

- Мероприятия по коммуникации и распространению информации, направленные на укрепление осведомленности о концепции «морских магистралей» на основе региональной поддержки.
- Обновление веб-сайта проекта будет осуществляться постоянно. Будет продолжена работа по освещению работ в рамках ЕИСП. Новостные бюллетени будут публиковаться в Интернете раз в 3 месяца: в мае 2013 года и в августе 2013 года. Работа по продвижению проекта «Шелковый Ветер» будет продолжаться. Следующее совещание целевой группы по статусу проекта планируется провести в Дуйсбурге 24 июня 2013 года. Представители потенциальной компании-оператора будут приглашены принять участие в этой сессии. Будут представлены к обсуждению секторальные исследования и предварительные рекомендации по различным аспектам, выявленным в ходе подготовки мастер-плана.
- По новым пилотным проектам действий не предусмотрено. Техническая помощь будет направлена на мобилизацию различных источников финансирования для осуществления проектов морских магистралей и логистических центров.

Будут продолжаться встречи с финансирующими институтами, инвесторами и заинтересованными организациями частного сектора в ходе выездных миссий. Работа будет координироваться с ЕК, ПС и проектом IDEA II.

- Мониторинг и отчетность по вопросам реализации пилотных проектов «морских магистралей»

Эта работа будет продолжена на уровне рабочих и целевых групп. Ход реализации будет обсуждаться с заинтересованными сторонами по мере необходимости.

1B: Континентальное измерение проектов «морских магистралей»

- Формирование рабочих и целевых групп, предоставление технической помощи для повышения эффективности (включая упрощение порядка пересечения границ) и привлекательности коммерческих условий

Рабочие группы созданы, деятельность будет продолжаться на уровне специализированных целевых групп. Эта работа будет координироваться с ПС

Будет активизирована работа по проектам логистических центров. Изменение бенефициара в Грузии (структурные изменения в отраслевых министерствах) требует дополнительных усилий по повышению осведомленности заинтересованных сторон о проекте. Бенефициары запросили обновленные документы по пилотным проектам, необходимо представить актуализированные презентации. Эти действия необходимы в целях улучшения устойчивости проекта.

- Разработка и внедрение ограниченного числа тематических исследований по связям между портами и зонами логистики

Будут опубликованы обновленные тематические исследования по Дунаю и Днепру.

2A: Концепция региональных сетей логистических центров

- Создание двусторонних и региональных рабочих групп по продвижению процессов логистики и сетевых возможностей

Рабочие группы созданы. В Грузии и Азербайджане будут организованы дополнительные информационные мероприятия для содействия продвижению пилотных проектов.

- Идентификация основных сетей взаимодействия портов и логистических центров

Эта работа будет продолжена в процессе подготовки результатов предварительного мастер-плана «LOGMOS» и будет согласовываться с ЕК, ПС и проектом IDEA II.

- Разработка рекомендаций и руководящих принципов по формированию сети логистических центров TRACECA

Руководящие принципы будут обновлены в качестве части проекта мастер-плана. Будет продолжена координация работы с ЕК, ПС и проектом IDEA II.

- Организация учебных поездок и обучения

Будет организована региональная учебная поездка в Германию и Бельгию в 2013 году.

2B: Реализация проектов логистических центров

Эта деятельность будет приоритетной задачей по содействию со стороны команды проекта. Будут разработаны рекомендации по следующим направлениям:

- Развитие интерфейсов для продвижения развития логистических сетей
- Выявление и обеспечение синергетического взаимодействия между логистическими центрами
- Техническая помощь по формированию условий работы сетей
- Способы налаживание диалога и сотрудничества между заказчиками и застройщиками логистических центров.

Существующая практика ЕС будет использоваться в качестве руководящих принципов в разработке этих рекомендаций.

3: Мастер-план «LOGMOS»

В следующем отчетном периоде деятельность проекта будет посвящена подготовке предварительных выводов мастер-плана «LOGMOS» к совещанию МПК в Душанбе. Работа будет продолжаться в соответствии (где применимо) с обновленными руководящими принципами политики TEN-T и Концепцией, утвержденной в декабре 2013 года.

- Разработка рекомендаций и руководящих принципов для «LOGMOS»

Эти аспекты включены в проект структуры мастер-плана в соответствии с положениями Концепции.

- Два-три тематических исследования должны быть отобраны и проработаны в качестве пилотных проектов; должны быть созданы малые рабочие группы для устранения узких мест и определения необходимой технической помощи

Тематические исследования по Дунаю и Днепру будут обновлены. Тематическое исследование по транзиту через территорию Украины завершено, рекомендации будут предоставлены бенефициару по запросу.

- Поддержка и развитие потенциала для привлечения финансирования

Все мероприятия будут согласованы с проектом IDEA II с учетом использования инструментария TRACECA. Конкретные рекомендации будут включены в

предварительный проект мастер-плана и предоставлены в соответствующих разделах обзорных отчетов по странам.

4: Техническая помощь в корректировке нормативно-правовой базы

Будут обновлены положения и выводы правового исследования.

- Тематическое исследование по оценке законодательной и нормативной базы в сфере морских и интермодальных перевозок и мер по охране окружающей среды

Все работы по подготовке правового исследования завершены, оно будет обновляться по мере необходимости.

- Организация обучения, семинаров и рабочих групп для определения необходимых изменений

Правовые и процедурные аспекты в сфере улучшения логистики и морских перевозок будут освещены в ходе учебной поездки в июне 2013 года.

- Разработка механизма мониторинга внесения необходимых изменений в нормативные документы

Эта деятельность станет частью проекта мастер-плана (первые результаты в сентябре 2013 года, завершение и сдача – в марте 2014 года).

5: Коммуникация, информация, осведомленность

- Разработка и реализация плана и медиа-стратегии коммуникации, распространения информации и обеспечения осведомленности

Деятельность будет осуществляться в соответствии с ТЗ согласно плану коммуникации, представленному в Приложении 3 к Вступительному отчету. Будет продолжено сотрудничество с Инфо-центром ЕИСП.

- Веб-портал на сайте ТРАСЕКА, база знаний по вопросам «морских магистралей» и логистических центров, онлайн-библиотека

Обновление веб-сайта будет осуществляться постоянно. Эта деятельность будет координироваться с IDEA II и ПС.

- Совещания владельцев проектов по вопросам платформы сотрудничества

Эти совещания будут проводиться в соответствии с планом коммуникации.

- Распространение итоговых результатов проекта

Соответствующая деятельность запланирована на последний отчетный период.

- Учебные поездки по вопросам «морских магистралей» и логистики

Будет организована учебная поездка в Дуйсбург и Антверпен 23-28 июня 2013 года.

- Специализированные учебные семинары и мероприятия по развитию потенциала (по мере необходимости)

Меры по укреплению кадрового потенциала будут прелставлены членам целевых рабочих групп по различным аспектам планов действий.

- Поддержка в подготовке инвестиционных форумов ТРАСЕКА (ИФТ) и оформлении технической документации ТРАСЕКА

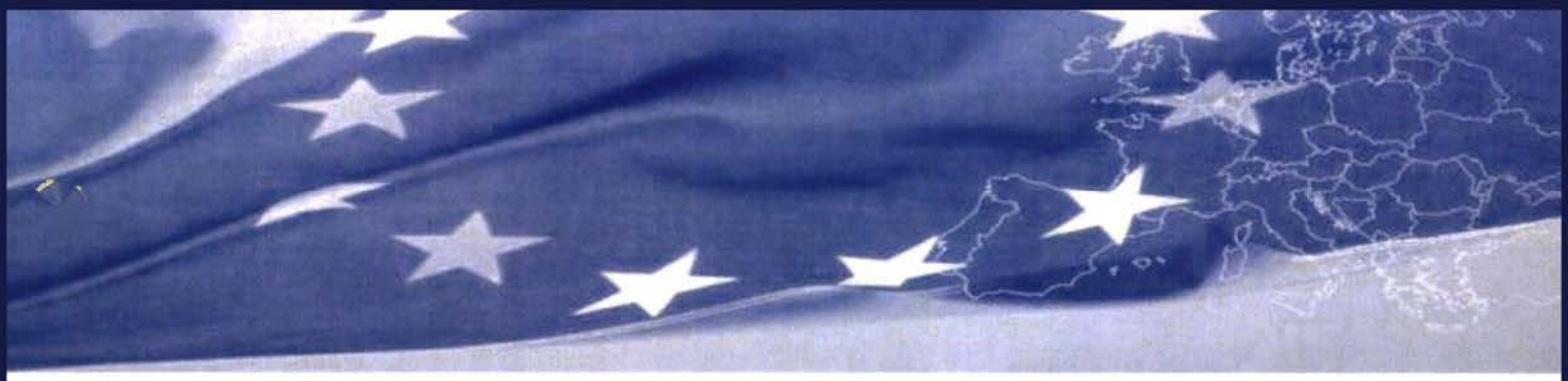
Деятельность по подготовке проектов к представлению в рамках Инвестиционного форума 2013 года начнется в координации с проектом IDEA II в случае необходимости.

Опубликовано в апреле 2013 года

Публикация реализована при поддержке Европейского Союза.

Исключительную ответственность за содержание публикации несут

Egis International / Dornier Consulting, оно ни в крей мере не отражает официальную позицию Европейского Союза



ENPI 2011 / 264 459

Логистические процессы и морские магистрали II

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

Отчет о ходе осуществления проекта IV – Приложение 1

Логико-структурная схема

Апрель 2013 г.

Проект финансируется
Европейским Союзом

Проект осуществляется
Egis International / Dornier Consulting

ЛОГИКО-СТРУКТУРНАЯ СХЕМА

Логика содействия Общие задачи	Объективно проверяемые показатели	Источники для проверки	Допущения
Данный проект является логическим продолжением трех предыдущих проектов ТРАСЕКА, финансировавшихся ЕС, а именно: • Морские магистрали Черного моря и Каспийского моря • Международные центры логистики для Западных стран ННГ и Кавказа • Международные центры логистики для Центральной Азии **Общая цель** данного проекта заключается в содействии долгосрочному устойчивому развитию логистической инфраструктуры и мультимодальных перевозок по коридору ТРАСЕКА. Проект будет способствовать развитию и реализации согласованных стратегий для создания интегрированной мультимодальной транспортной и логистической цепи, базируясь на концепции Морских магистралей.	• Рост грузооборота экспортируемых, импортируемых и транзитных товаров в коридоре ТРАСЕКА • Сокращение затрат на транспортировку в/из стран ТРАСЕКА, связанных с экспортными/импортными/транзитными операциями • Увеличение объемов контейнерных перевозок • Рост доли мультимодальных перевозок в общем объеме грузоперевозок • Конкретные проекты по улучшению возможностей логистики / узлов морских магистралей на региональном и национальном уровнях в коридоре ТРАСЕКА • Согласованный мастер-план «ЛОГМОС»	• Статистика по странам • База данных ТРАСЕКА • Публикации инвестиционного форума ТРАСЕКА • Публикации на сайте ЕИСП • Данные и отчеты международных организаций • Государственные и региональные программы и планы действий • Отчеты международных организаций	Отсутствуют (данные) на уровне общих целей для логико-структурной схемы

Логика содействия Задачи проекта	Объективно проверяемые показатели	Источники для проверки	Допущения
Оценивая сеть с региональной точки зрения, цели задания будут гарантировать, что запланированные или реализованные «инфраструктурные» и «мягкие» проекты, будут содействовать реализации идеи непрерывности коридора ТРАСЕКА. **Основные аспекты:** **1** Удаление узких логистических мест с упором на те, которые препятствуют потоку грузов между портами и внутренними районами с целью активизации торговли на региональном и международном уровнях. **2** Содействие эффективному движению товаров между черноморскими и каспийскими портами, а также между двумя морями через кавказский регион за счет обеспечения регулярного морского сообщения и эффективного сообщения портов с наземной территорией.	• Два-три тематических исследования реализованы в странах ТРАСЕКА • По крайней мере, одно разработанное предложение проектом «ЛОГМОС» на ежегодный инвестиционный форум ТРАСЕКА • Рост уровня финансирования / государственных грантов / займов МФУ или по схеме ГЧП в случае реализации проекта • Включение согласованных проектов в региональные и национальные транспортные планы, планы действий ТРАСЕКА • Улучшение показателя эффективности работы логистической отрасли (LPI) ВБ и показателя TRAX • Согласованные условия и перечень рекомендаций для	• Национальные статистические данные и база данных ТРАСЕКА • Данные ВБ об индексе развития логистики • Отчеты МФУ по финансированию, документация по программам и планы действий • Публикации профессиональных инвестиционных промоутеров и международных организаций • Официальные правительственные публикации • Транспортные стратегии и программные документы по странам ТРАСЕКА • Отчеты по проектам • Документы	• Правительства стран-партнеров сохранят приверженность политическим обязательствам в отношении регионального сотрудничества • Заинтересованные стороны готовы к реализации требуемых мер в отношении законодательных, технических и институциональных реформ и выделению соответствующих ресурсов • Рост доли участия • Постоянный секретариат ТРАСЕКА содействует координации в странах-бенефициарах • Приоритет законодательных инициатив подчинен рекомендациям в рамках проекта

Логика содействия Задачи проекта	Объективно проверяемые показатели	Источники для проверки	Допущения
3 Инициативы в отношении регуляторной нормативно-правовой базы и реформирования портового сектора, а также внедрение в портах систем управления охраной окружающей среды.	рассмотрения правительствами стран, соответствующие планам действий	инвестиционного форума	

Результаты Логика содействия	Объективно проверяемые показатели	Источники для проверки	Допущения
Результаты НП: Начало проекта и адаптация рабочего плана	• Старт проекта в Брюсселе • Осуществлена полная мобилизация основной рабочей группы проекта • Организован офис проекта • Осуществлены региональные миссии в страны-бенефициары • Организована структура партнеров	• Отчеты по проектам • Проектная документация • Официальная информация бенефициаров • Регистрационные письма	• Открытый доступ к необходимой информации и данным • Содействие со стороны бенефициаров формальным процедурам регистрации проекта и аккредитации ключевых экспертов • Благоприятный визовый режим для зарубежных командировок экспертов в регионы • Наличие персонала у партнеров

Результаты Логика содействия	Объективно проверяемые показатели	Источники для проверки	Допущения
Результаты 1: Реализация концепции морских магистралей посредством существующих и будущих пилотных проектов и их инфраструктурных составляющих	• Подготовлены, разосланы и обновлены планы действий по **5 согласованным проектам ММ** и планы действий по новым проектам • Организованы национальные, двусторонние и региональные **рабочие группы по реализации 5 согласованных пилотных** проектов и обеспечено их выполнение в **течение первого года реализации проекта** • Организованы национальные, двусторонние и региональные рабочие группы **по реализации дополнительных проектов «ЛОГМОС»** • **Определена**, по крайней мере, **одна зарубежная заинтересованная сторона** в реализации пилотных проектов	• Документация по программам • Документация для круглых столов • Документация тематических исследований • Решения и рекомендации • Публикации на сайте ЕИСП • Внутренние директивы ПС • Веб-странички по проекту и ПС • Документы инвестиционного форума • Обновления стратегий и планов действий ТРАСЕКА	• Приверженность заинтересованных сторон результатам, достигнутым в предыдущих проектах • Отсутствие изменений в национальной политике, влияющих на реализацию концепции ММ • Возможность и желание сотрудничества на региональном уровне • Согласованное руководство и отсутствие радикальных изменений в надзоре за транспортным сектором • Благоприятные условия в сфере управления транспортным сектором с целью содействия в подготовке предлагаемых мер • Наличие персонала у партнеров

Результаты Логика содействия	Объективно проверяемые показатели	Источники для проверки	Допущения
	• Произведены обновления данных о черноморских и каспийских морских маршрутах **раз в полгода** и включены в отчетность • Проведена оценка осуществимости и рекомендации в отношении ранее не отобранных и новых пилотных проектов в **13 странах-бенефициарах** • **Техническое содействие с целью привлечения различных источников** финансирования для реализации проектов ММ - определены вехи проекта, увязанные с периодичностью отчетности • Определены **КПЭ пилотных проектов** и периодичность их обновления В отношении мероприятий см. **Результаты 5:** План коммуникации, презентации и информирования		

Результаты Логика содействия	Объективно проверяемые показатели	Источники для проверки	Допущения
Результаты 2: Разработка и популяризация концепции региональной сети центров логистики и мультимодальных перевозок	• Подготовлены, разосланы и обновлены **планы действий по 11 согласованным проектам МЛЦ** и планов действий по новым проектам • Организованы в требуемом масштабе и статусе национальные, двусторонние и региональные **рабочие или целевые группы по реализации 11 согласован-ным пилотным** проектам МЛЦ и обеспечение их работы в течение **первого года реализации проекта** • Организованы национальные, двусторонние и региональные рабочие и **целевые группы по реализации дополнительных проектов „ЛОГМОС“ (показатели, аналогичные упомянутым в Результатах 1)** • Определены основные	• Документация в отношении концепции • Обновленный перечень приоритетных проектов • Отчеты по проектам • Публикации на сайте ЕИСП • Внутренние директивы ПС • Интернет-материалы по проекту и ПС • Документы инвестиционного форума • Обновления стратегий и планов действий TPACEKA • Официальные письма национальных партнеров • МОВ, документы о сотрудничестве, письма о намерениях	• Региональное сотрудничество остается приоритетным для стран • Предрасположенность к сотрудничеству заинтересованных сторон транспортного сектора • Преимущества, обеспечиваемые сетью МЛЦ, что подтверждается опытом в формате ЕС-27 • Доступность информации • Открытый доступ к объектам и данным

Результаты Логика содействия	Объективно проверяемые показатели	Источники для проверки	Допущения
	взаимосвязи между портами и узлами логистики для всех стран-бенефициаров • **Подготовлен единый план действий / руководство сети ТРАСЕКА** для центров логистики • Адаптированы **проекты взаимодействия**, согласованные с задачей развития сети центров логистики • Содействие в реализации 11 технико-экономических обоснований		
Результаты 3: Мастер-план реализации концепции «ЛОГМОС»	• **Согласована методика МКА для отбора проектов „ЛОГМОС“** в течение **первого года реализации (также относится к Результатам 1 и Результатам 2)** • **Осуществлен МКА** предлагаемых проектов **(также относится к Результатам 1 и 2)** • **Проведены 2-3**	• Базы данных ГИС ТРАСЕКА • Правительственные доклады и решения • Планы действий МПК • Публикации на сайте ЕИСП • Отчеты МФУ • Публикации и информация СМИ	• Содействие и последовательность в решениях бенефициаров • Благоприятная политическая и экономическая ситуация • Стремление к сотрудничеству заинтересованных сторон и властей в вопросах согласованной интегрированной сети логистических услуг и концепции ММ • Существование и дальнейшее развитие соответствующей

Результаты Логика содействия	Объективно проверяемые показатели	Источники для проверки	Допущения
	тематические исследования взаимосвязи портов и логистических зон также относится к **Результатам 1 и 2)** • Проведен отбор проектов **«ЛОГМОС» для представления на ежегодном инвестиционном форуме ТРАСЕКА (также относится к Результатам 1 и Результатам 2)** В отношении мероприятий см. **Результаты 5:** План коммуникации, презентации и информирования	• Документация по учебным турам	нормативно-правовой базы • Привлекательные рыночные условия для потенциальных инвесторов • Обеспечение доступа членов рабочих групп во все страны региона и ко всем соответствующим объектам (портам, пунктам пограничного контроля, аэропортам, терминалам и т.д.) • Своевременный процесс утверждения мероприятий по информированию о деятельности по проекту • Наличие персонала у партнеров
Результаты 4: Техническое содействие в области процедурно-правовых вопросов	• Проведена оценка законодательства и ситуации в сфере морских и мультимодальных перевозок по отношению к плану действий • Разработан механизм мониторинга регуляторных инициатив • Адаптированы учебные мероприятия под нужды	• Отчеты по проектам • Отчетность ПС • Документация рабочих групп ПС • Национальная программа в регуляторной сфере и публикации	• Законодательные и регуляторные инициативы соответствующих органов • Благоприятствующие процедуры реализации рекомендаций • Программа в регуляторной сфере остается приоритетной для стран • Заинтересованные стороны не преследую полярные интересы на национальном и региональном

Результаты Логика содействия	Объективно проверяемые показатели	Источники для проверки	Допущения
	заинтересованных сторон пилотных проектов В отношении мероприятий см. **Результаты 5:** План коммуникации, презентации и информирования		уровне • Прозрачный регуляторный процесс • Обеспечен и облегчен доступ к данным и информации • Способность ПС следовать рекомендациям в рамках проекта • Наличие персонала у партнеров • Институциональная среда благоприятна для проведения реформ
Результаты 5: План коммуникации, презентации и информирования	• Подготовлен **план коммуникации**, презентации и информирования / **стратегии в отношении СМИ** на начальной стадии проекта • Запущен Интернет-портал на веб-страничке ТРАСЕКА на начальной стадии проекта, с **обновлением материалов**, по крайней мере, **на ежемесячной основе** • Разосланы **раз в полгода** подготовленные материалы	• Отчеты по проекту • Веб-странички • Публикации на сайте ЕИСП • Докладные записки • Документация МФУ • Коммуникация с ПС	• Наличие персонала у партнеров

Результаты Логика содействия	Объективно проверяемые показатели	Источники для проверки	Допущения
	всем бенефициарам TPACECA • Проведены, по крайней мере, два заседания / круглые столы каждые полгода по вопросам сотрудничества для участников проектов • **Проведено пять региональных встреч** по проекту для представителей стран Черноморского бассейна и Центральной Азии • Проведены **два учебных тура**, посвященных тематике ММ и логистике, с участием представителей всех стран TPACECA • **Четыре учебных мероприятия** (на разовой основе) для членов рабочих групп • **Итоговая** презентация проекта (**1 мероприятие**)		

Логика содействия / Деятельность	Объективно проверяемые показатели	Источники для проверки	Допущения
НП: начало проекта 1A: Сфера морского сообщения (Морские магистрали) 1B: Сфера наземного сообщения (Морские магистрали) 2A: Концепция региональной сети центров логистики 2B:Реализация проектов центров логистики 3: Мастер-план «ЛОГМОС» 4:Техническое содействие в области процедурно-правовых вопросов 5:План коммуникации, презентации и информирования	Ресурсы: Ключевые эксперты: • Руководитель группы: 660 чел/дней • Долгосрочные эксперты: 1320 чел/дней Краткосрочные эксперты: • Старшие эксперты: 1000 чел/дней • Младшие эксперты: 1500 чел/дней	Затраты Бюджет на оплату труда ключевых и краткосрочных экспертов Контроль за бюджетом непредвиденных расходов	

Логика содействия / Деятельность			Допущения
НП: начало проекта a) Проектная мобилизация **b)** Корректировка рабочего плана			• Организация офиса • Наличие и участие персонала партнеров во встречах и рабочих заседаниях по проекту • Своевременные ответы бенефициаров на запросы консультанта
1A: Сфера морского сообщения (Морские магистрали) a) Учебные мероприятия и туры b) Определение круга европейских заинтересованных сторон, коммуникация и проведение встреч c) Коммуникационные и информационные мероприятия по популяризации концепции морских магистралей при содействии на региональном уровне d) Оценка осуществимости и рекомендации в отношении ранее не отобранных и новых пилотных проектов e) Техническое содействие в привлечении различных источников финансирования для реализации проектов морских магистралей f) Мониторинг реализации пилотных проектов морских магистралей и подготовка отчетности			• Наличие и участие персонала партнеров • Добрососедские отношения между странами на региональном уровне • Благоприятный инвестиционный климат стран • Правительства стран сохраняют приверженность результатам предыдущих проектов • Готовность заинтересованных сторон к сотрудничеству в формате рабочих групп и сохранению активной позиции в отношении результатов • Таможенные и пограничные органы оказывают всестороннее содействие реализации ПРОЕКТА • Заинтересованные стороны, воодушевленные успешными примерами других проектов, стремятся к скорейшей реализации пилотных проектов и реформам в регуляторной сфере • Бенефициары предпринимают согласованные

Логика содействия / Деятельность			Допущения
1B: Сфера наземного сообщения (Морские магистрали) a) Организация рабочих групп по повышению эффективности (в т.ч. упрощению процедур пограничного контроля) и улучшению условий ведения коммерческой деятельности и оказание им технической помощи b) Подготовка и проведение нескольких тематических исследований в сфере взаимодействия портов и центров логистики			действия в отношении необходимых законодательных изменений • Открытый доступ к участкам проекта, наличие информации и документации • Согласованность стратегий МФУ с задачами ТРАСЕКА • Государственная политика стран допускает финансирование со стороны МФУ, предусмотрена возможность финансирования государственных расходов за счет кредитов • Интерес со стороны международных компаний, представленных в регионе • Стратегии международных судоходных компаний предусматривают деятельности в регионе ТРАСЕКА • Проводятся инвестиционные форумы
2A: Концепция региональной сети центров логистики a) Организация двусторонних и региональных рабочих групп по популяризации логистических услуг и возможностей сети b) Определение основных сетей, соединяющих порты и узлы логистики c) Подготовка рекомендаций и изложение принципов сети ТРАСЕКА для центров			• Правительства стран сохраняют приверженность результатам предыдущих проектов • Благоприятный режим реализации политики • Таможенные органы стремятся к сотрудничеству и переменам • Рабочие группы неукоснительно следуют рекомендациям проекта, рекомендации активно

Логика содействия / Деятельность			Допущения
логистики d) Обучающие мероприятия и учебные поездки **2B: Реализации проектов центров логистики** a) Определение потребностей в различных видах транспорта для организации сети центров логистики b) Определение синергии между центрами логистики и информирование об этом c) Техническое содействие в установлении видов транспорта для сети d) Контроль над выполнением технико-экономического обоснования и последующая популяризация отобранных участков, повышение информированности и заинтересованности e) Налаживание диалога и сотрудничества между заинтересованными сторонами центров логистики			продвигаются участниками проекта • Взаимоотношения стран не отягощены региональными конфликтами • Заинтересованные стороны популяризируют региональный подход • Международные заинтересованные стороны стремятся воспользоваться новыми бизнес-возможностями в транспортном секторе TRACECA • Принимаемые решения последовательны и согласованные • Заинтересованные стороны осознают потенциал сети на национальном уровне и преимущества участия в проекте

Логика содействия / Деятельность			Допущения
3: Мастер-план „ЛОГМОС“ c) Разработка рекомендаций и принципов в отношении „ЛОГМОС“ d) Два / три тематических исследований должны быть выбраны и разработаны как пилотные проекты, созданы небольшие рабочие группы для решения вопросов в отношении узких мест / определения нужд в техническом содействии e) Содействие привлечению финансирования			• Правительства стран готовы к проведению консультаций • Процесс принятия решений благоприятен для проекта • Принимаемые решения последовательны и согласованные • Персонал партнеров придерживается обязательств и демонстрирует активный подход к реализации проекта • МФУ преследуют цель инфраструктурных улучшений в регионе • Доступность средств и программ • Национальная макроэкономическая политика допускает привлечение внешнего финансирования • Организуется инвестиционный форум TRACECA • Порты следуют стратегии регионального развития и осознают преимущества партнерства
4: Техническое содействие в области процедурно-правовых вопросов a) Тематическое исследование, посвященное оценке морского и транспортного законодательства и природоохранных вопросов			• Правовые механизмы допускают возможность быстрых перемен, а персонал партнеров сохраняет приверженность обязательствам в отношении реализации рекомендаций • Партнеры ПС готовы к проведению

Логика содействия / Деятельность			Допущения
b) Организация тренингов, семинаров, рабочих групп по определению требуемых изменений c) Разработка механизма мониторинга регуляторных инициатив			консультаций • Международные компании сохраняют интерес к региону TRACECA
5: План коммуникации, презентации и информирования a) План коммуникации, презентации и информирования / стратегия в отношении СМИ и реализация b) Сотрудничество с информационным центром ЕИСП c) Интернет-портал на веб-страничке TRACECA, база знаний по вопросам ММ и логистики, онлайн библиотека d) Координационные встречи участников проекта e) Итоговая презентация проекта f) Проведение двух учебных туров в Турцию и страны ЕС g) Специализированные семинары / мероприятия по развитию способностей (адаптированные) h) Информационное обеспечение инвестиционных форумов TRACECA			• Наличие и участие персонала партнеров в консультациях и мероприятиях • Ответы бенефициаров на запросы и предложения консультанта • Приверженность партнеров задачам реализации и их содействие организации заседаний в соответствующих странах

Логика содействия / Деятельность			Допущения
			Предпосылки: • Правительственные структуры: слабые позиции морских администраций в правительственных структурах, нехватка экспертов надлежащей квалификации, высокая текучесть кадров, недостаток финансовых ресурсов, отсутствие внутренней и внешней координации и коммуникации. • Межгосударственная напряженность в Кавказском регионе и в Центральной Азии может создать трудности в отношении региональной координации транспортных потоков, трансграничного взаимодействия и содействия торговле. • Эти риски необходимо минимизировать с помощью уже функционирующих механизмов сотрудничества между ключевыми заинтересованными сторонами транспортного сектора стран ЕС и соседних стран, примером, путем налаживания сотрудничества в рамках структур Восточного партнерства и Синергии Черного моря. Тесное взаимодействие между ЕК, делегациями ЕС и Постоянным секретариатом ТРАСЕКА также способны повысить эффективность координации и снизить риски несоблюдения обязательств в отдельных странах.

ENPI 2011 / 264 459

Логистические процессы и морские магистрали II

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

Отчет о ходе осуществления проекта IV – Приложение 2

Перечень проведенных встреч

Апрель 2013 г.

Проект финансируется
Европейским Союзом

Проект осуществляется
Egis International / Dornier Consulting

ГРАФИК ВИЗИТОВ ЭКСПЕРТОВ ПРОЕКТА ЗА ПЕРИОД НОЯБРЬ 2012 – АПРЕЛЬ 2013 Г.

Организации и учреждения / События / Должностные лица	Участники от проекта LOGMOS	Обсуждаемые и исследуемые вопросы
Ноябрь 2012		
Бельгия		
ЕС e-Ежегодная конференция по морскому транспорту 2012 ' Connecting the Maritime World – до 2020', Брюссель	Г-н Мишель Герио	• Политика TEN-T • Стандардизация и гармонизация политики ЕС «e-maritime» • Система портов в ЕС • Вопросы морской безопасности • Принцип «Единого окна»
Декабрь 2012		
Украина		
Министерство инфраструктуры Украины, Киев Г-н Константин Савченко, Заместитель директора Департамента политики развития инфраструктуры транспорта и туризма, и. о. Национального секретаря ТРАСЕКА	Г-н Андреас Шен Г-н Мишель Герио Г-жа Олена Невмержицкая	• Деятельность проекта в Украине • Вопросы по транзиту • Узкие места
Январь 2013		
Бельгия		
Европейская Комиссия, Брюссель	Г-н Андреас Шен Г-н Мишель Герио	• Представление проекта «LOGMOS» • Концепция мастер-плана «LOGMOS» • Обзор ключевых сетей и узлов ТРАСЕКА для

Организации и учреждения / События / Должностные лица	Участники от проекта LOGMOS	Обсуждаемые и исследуемые вопросы
Г-н Стефаан Бил, Руководитель программы – Транспорт DEVCO.F.3 – Региональных программ – соседства ЕС - Восток Г-жа Кармен Фалкенберг-Амброзио, Руководитель сектора транспорта, верховенства права, общественного сектора, гражданского общества и правам человека департамента региональных программ – соседства ЕС – Восток, Генеральный Директорат Развития и Сотрудничества Г-н Хосе Лараньера Ансельмо, Советник PP21 – Морские магистрали, TEC и Инвестиционной стратегии, Генеральный Директорат Мобильности и Транспорта Г-жа Керту Каэра, Сотрудник по вопросам политики, международных перевозок и транспорта, Генеральный Директорат Мобильности и Транспорта Г-н Даниэль Жакэ, Сотрудник по вопросам политики, международных перевозок и транспорта, Генеральный Директорат Мобильности и Транспорта	Г-жа Мари-Гель Шабо Г-жа Юлия Усатова	подготовки неформальной встречи в феврале 2013 года в г. Тбилиси по вопросам Восточного Партнерства на уровне представителей министерств транспорта стран-участниц • Обмен информацией о взаимодействии ЕИПС и транспортного сектора
Грузия		
Министерство экономики и устойчивого развития Грузии, Тбилиси Г-жа Кетеван Салуквадзе, Начальник	Г-жа Юлия Усатова Д-р Георгий Добордживидзе Г-н Оливье Удин	• Тренинг «LOGMOS» в апреле: участие заинтересованных сторон из Грузии и обсуждение технических вопросов мероприятия • Статус-кво пилотных проектов в Грузии • Рабочая группа «LOGMOS» по пилотным проектам

Организации и учреждения / События / Должностные лица	Участники от проекта LOGMOS	Обсуждаемые и исследуемые вопросы
Департамента транспортной политики Г-жа Кетеван Такаишвили, Начальник отдела развития транспортных коридоров		• Дальнейшее сотрудничество и последующие шаги
Представительство Европейского Союза в Грузии, Тбилиси Г-н Мишель Жамбу, Атташе, Менеджер проектов	Г-жа Юлия Усатова Д-р Георгий Добордживидзе Г-н Оливье Удин	• Возобновление контактов • Тренинг «LOGMOS» в Тбилиси • Статус-кво пилотных проектов в Грузии • Рабочая группа «LOGMOS» по пилотным проектам • Изменения в транспортном секторе Грузии • Дальнейшее сотрудничество и последующие шаги
Грузинский Технический Университет, Тбилиси Г-н Давид Тавхелидзе, Руководитель департамента маркетинговых исследований	Г-жа Юлия Усатова Д-р Георгий Добордживидзе Г-н Оливье Удин	• Подготовка тренинга «LOGMOS»: обсуждение технических вопросов • Дальнейшее сотрудничество и последующие шаги
ООО «MSC Georgia», Тбилиси Г-н Бариш Дилек, Управляющий директор	Г-жа Юлия Усатова Д-р Георгий Добордживидзе Г-н Оливье Удин	• Участие в тренинге «LOGMOS» в апреле • Дальнейшее сотрудничество и последующие шаги
DHL Georgia, Тбилиси Г-н Зураб Сапанадзе, Директор по развитию и управлению проектами	Г-жа Юлия Усатова Д-р Георгий Добордживидзе Г-н Оливье Удин	• Участие в тренинге «LOGMOS» в апреле • Дальнейшее сотрудничество и последующие шаги
Февраль 2013		
Казахстан		
Заседание Рабочей Группы по реализации проекта блок-поезд «Silk Wind»	Г-н Андреас Шен Г-н Мишель Герио	• Обсуждение плана-мероприятий по реализации проекта «Silk Wind»

Организации и учреждения / События / Должностные лица	Участники от проекта LOGMOS	Обсуждаемые и исследуемые вопросы
Г-н Марат Садуов, Национальный секретарь ТРАСЕКА в Республике Казахстан Г-н Руслан Магзумов, Заместитель Председателя Комитета транспорта и путей сообщения МТК Г-н Амангельды Мешитбаев, Начальник управления железнодорожных перевозок Комитета транспорта и путей сообщения МТК Г-н Серик Башимов, Начальник управления транзитной политики и логистики МТК Г-н Ертаев, Директор департамента водного транспорта МТК Г-жа Гульден Гидебаева, Главный эксперт Управления международных организаций Департамента международного сотрудничества МТК Г-н Даурен Кутпанбаев, Заместитель директора РГП «Актау ММТП» Г-жа Алтынай Уалиева, Директор Представительства АО «НМСК «Казмортрансфлот» в г. Астана Г-н Ерматов, Менеджер департамента стратегического планирования АО «НМСК «Казмортрансфлот» Г-н Алибек Султанов, Начальник управления аналитических исследований АО «Национальный центр развития транспортной логистики»		• Организация заседания межгосударственной Рабочей Группы по реализации проекта «Silk Wind» в рамках Экономического форума в Астане • Развитие паромных перевозок Актау-Баку

Организации и учреждения / События / Должностные лица	Участники от проекта LOGMOS	Обсуждаемые и исследуемые вопросы
Представительство Европейского Союза в Республике Казахстан, Астана Г-н Ниалл Леонард, Первый советник, Руководитель отдела по вопросам торговли Г-жа Раса Йотакайте-Тунайтьен, Атташе по внешне-экономическим вопросам Г-жа Гульнара Дюсупова, Руководитель проектов	Г-н Андреас Шен Г-н Мишель Герио	• Деятельность проекта в Казахстане • Итоги заседания национальной рабочей группы • Дальнейшее сотрудничество
Азербайджан		
Национальный секретариат ТРАСЕКА, Баку Г-н Акиф Мустафаев, Национальный секретарь ТРАСЕКА в Азербайджане	Г-жа Фатима Хайдерсбаш	• Рабочая группа «LOGMOS» в Азербайджане • Обновление обзора страны и обзорного исследования правовых основ • Сбор данных для мастер-плана • Последующие шаги
ПС МПК ТРАСЕКА, Баку Г-н Анар Исмаил, Эксперт по наземному транспорту	Г-жа Фатима Хайдерсбаш	• Сбор данных для мастер-плана • Рабочая группа о проекте «Silk Wind» • Последующие шаги
Украина		
Министерство инфраструктуры Украины, Киев Г-н Константин Савченко, Заместитель директора Департемента политики развития инфраструктуры транспорта и туризма, и. о. Национального секретаря ТРАСЕКА	Г-н Андреас Шен Г-жа Юлия Усатова Г-жа Олена Невмержицкая	• Деятельность проекта в Украине • Вопросы по анализу транзитного потенциала • Узкие места

Организации и учреждения / События / Должностные лица	Участники от проекта LOGMOS	Обсуждаемые и исследуемые вопросы
Март 2013		
Украина		
Представительство Европейского Союза в Украине, Киев Г-жа Светлана Дидковская, Менеджер сектора транспорта Г-жа Юрате Юодснуките, Менеджер сектора транспорта	Г-н Андреас Шен	• Деятельность проекта в Украине • Вопросы по анализу транзитного потенциала • Узкие места
Министерство инфраструктуры Украины, Киев Г-н Константин Савченко, Заместитель директора Департамента политики развития инфраструктуры транспорта и туризма, и. о. Национального секретаря ТРАСЕКА Г-н Виктор Мироненко, Проректор государственного экономико-технологического университета транспорта	Г-н Мишель Герио Г-жа Олена Невмержицкая Г-н Оливье Удин	• Вопросы по анализу транзитного потенциала • Представление предварительных результатов со стороны исполнителей • Подходы выполнения: общие и различные • Комбинирование рекомендаций с целью оптимизации транзитных потоков
Азербайджан		
ООО «Polzug Intermodal», Баку Г-н Александр Победин, Представитель Polzug в Азербайджане	Г-н Андреас Шен Г-н Мишель Герио	• Рабочая группа «LOGMOS» в Азербайджане • Обновление деятельности проекта «LOGMOS», - контейнерные перевозки на Каспии • Деятельность Polzug в Азербайджане

Организации и учреждения / События / Должностные лица	Участники от проекта LOGMOS	Обсуждаемые и исследуемые вопросы
Новый бакинский международный морской торговый порт в Алятах, Баку Г-н Хилал Садигов, Директор нового бакинского международного морского торгового порта в Алятах Г-н Александр Победин, Представитель Polzug в Азербайджане	Г-н Андреас Шен Г-н Мишель Герио	• Обновление деятельности проекта «LOGMOS», паромные и контейнерные перевозки на Каспии • Статус строительства БММТП в Алятах, Азербайджан
Заседание Рабочей Группы проекта ТРАСЕКА «LOGMOS» в Азербайджане, Баку Г-н Акиф Мустафаев, Национальный секретарь ТРАСЕКА в Азербайджане Г-н Тельман Бабаев, Представитель Кабинета Министров Г-н Самед Гаралов, Начальник отдела ГосКом Таможни Г-н Амираслан Ашрафов, Начальник департамента тарифной политики ЗАО «Азербайджанские Железные Дороги» Г-н Рафаил Миргуламов, Заместитель начальника службы Бакинского Международного Морского Торгового Порта Г-н Парвиз Ализаде, Инженер коммерческой службы Бакинского Международного Морского Торгового Порта Г-н Эльчин Гуламов, Президент частной транспортно-экспедиторской компании	Г-н Андреас Шен Г-н Мишель Герио	• Статус-кво пилотных проектов в Азербайджане • Изменения транспортного сектора в Азербайджане • Мастер-план «LOGMOS» • Изменения транспортного сектора в Казахстане • МЛЦ и Порт Баку в Алятах • Будущее контейнеризации • Последующие шаги

Организации и учреждения / События / Должностные лица	Участники от проекта LOGMOS	Обсуждаемые и исследуемые вопросы
«Эльтранс» Г-н Анар Исмаил, Эксперт по наземному транспорту, ПС МПК ТРАСЕКА Г-н Назим Мамедов, Эксперт по морскому транспорту, ПС МПК ТРАСЕКА		
ПС ТРАСЕКА, Баку Г-н Эдуард Бирюков, Генеральный Секретарь ТРАСЕКА	Г-н Андреас Шен	• Рабочая группа «LOGMOS» в Азербайджане • Обзор деятельности проекта «LOGMOS» • Координация с Постоянным Секретариатом
Представительство Европейского Союза в Азербайджане, Баку Г-жа Ульвия Абдуллаева, Менеджер программ	Г-н Андреас Шен Г-н Мишель Герио	• Итоги заседания национальной рабочей группы • Статус-кво пилотных проектов в Азербайджане • Национальный Секретариат ТРАСЕКА в Азербайджане • Дальнейшее сотрудничество
Германия		
Дуйспорт АО, Дуйсбург Г-н Ларс Неннхаус, Развитие порта, Менеджер по управлению терминалом, по вопросам устойчивого развития	Г-н Бодо Россиг Г-жа Юлия Усатова	• Презентация проекта «LOGMOS» • Учебная поездка и программа тренинга в Дуйспорте • Концепция и содержание презентаций в контексте «LOGMOS» • Мобилизация главных игроков логистического и морского бизнеса в Дуйспорте • Концентрирование внимания на нужды ТРАСЕКА в презентациях • Координация по вопросам учебной поездки и обучения (дальнейшие шаги)

Организации и учреждения / События / Должностные лица	Участники от проекта LOGMOS	Обсуждаемые и исследуемые вопросы
«Allianz pro Schiene», Логистическая сеть земель Берлина и Бранденбурга Профессор, к.т.н. Герберт Зоннтаг, Председатель Правления	Г-жа Юлия Усатова	• Представление программы действий и продвижение концепции региональной логистической сети (в т.ч. центров логистики) вдоль международного транспортного коридора • Роль сети для транспортного коридора • Рекомендации и руководство для создания логистической сети для коридора TRACECA • Роль государственного и частного секторов • Вклад представителей логистического и финансового бизнеса в тренинг «LOGMOS» в июне 2013 г.
Бельгия		
Администрация порта Антверпен, Антверпен Г-н Нико Воутерс, Руководитель мероприятий Г-жа Сандра Ван Гамм, Координатор мероприятий, маркетингу и развитию	Г-н Бодо Россиг Г-жа Юлия Усатова	• Презентация проекта «LOGMOS» • Учебная поездка и программа тренинга в Антверпене • Концепция и содержание презентаций в контексте «LOGMOS» • Мобилизация главных игроков логистического и морского бизнеса в Дуйспорте • Концентрирование внимания на нужды TRACECA в презентациях • Координация по вопросам учебной поездки и обучения (дальнейшие шаги)
Апрель 2013		
Украина		

Организации и учреждения / События / Должностные лица	Участники от проекта LOGMOS	Обсуждаемые и исследуемые вопросы
Координационое совещание между проектами TRACECA, Киев Проект IDEA II Г-н Детлеф Пульзак, Руководитель группы экспертов проекта Д-р Ашраф Хамед, Ключевой эксперт II Г-жа Елена Костадинова, Ключевой эксперт III Проект TRACECAMAR Г-н Альберт Бергонзо, Руководитель группы экспертов проекта	Г-н Андреас Шен Г-н Мишель Герио Г-жа Юлия Усатова	• Презентация проектов • Аспекты взаимодействия в подготовке мастер-плана «LOGMOS» • Координация мероприятий • Программа координационного совещания между ЕС и проектами ТП
Грузия		
3-ое заседание Рабочей Группы проекта TRACECA «LOGMOS» в Грузии, Тбилиси Г-жа Натиа Микеладзе, Национальный секретарь TRACECA в Грузии Г-жа Кетеван Салуквадзе, Начальник Департамента транспортной политики Г-н Гогита Гвенетадзе, Заместитель начальника Департамента транспортной политики Г-н Михаил Пааташвили, Главный специалист,	Г-н Андреас Шен Г-н Мишель Герио Д-р Георгий Добордживидзе Г-н Оливье Удин	• Статус-кво пилотных проектов в Грузии • Изменения ситуации в Грузии • Проект блок - поезда «Silk Wind» • Порт Баку в Алятах • Последующие шаги

Организации и учреждения / События / Должностные лица	Участники от проекта LOGMOS	Обсуждаемые и исследуемые вопросы
Отдел наземного транспорта Г-н Давит Джавахадзе, Начальник отдела морского транспорта Г-жа Кетеван Такаишвили, Начальник отдела развития транспортного коридора Г-жа Мака Хведелидзе, Заместетитель руководителя департамента международных отношений, Служба доходов Грузии Г-н Давит Швелидзе, Коммерческий департамент, Отделение перевозки грузов, Грузинская Железная Дорога Г-н Тамаз Цихелашвили, Коммерческий департамент, Отделение перевозки грузов, Грузинская Железная Дорога		
Контрольно-пропускной пункт Красный Мост Г-жа Кетеван Салуквадзе, Начальник Департамента транспортной политики, Министерство экономики и устойчивого развития Грузии Г-н Звиад Папава, Начальник смены, КПП “Красный Мост”	Г-н Мишель Герио Г-н Оливье Удин	• Посещение сайта
UTIKAD, Тбилиси Г-жа Хаджер Уярлар, Генеральный секретарь	Г-н Андреас Шен Г-н Мишель Герио	• Вопросы ЦИМ/СМГС в Турции

Организации и учреждения / События / Должностные лица	Участники от проекта LOGMOS	Обсуждаемые и исследуемые вопросы
Армения		
Проект «Поддержка комплексных систем пограничного контроля на Южном Кавказе (SCIBM)» ПРООН, Ереван Г-н Григорий Малинцян, Руководитель программы	Г-н Андреас Шен Г-н Хачатур Манукян	• Статус реализации совместного управления тремя пунктами пропуска на границе с Грузией • Национальная программа по упрощению процедур на границе в Армении • Обзор запланированных инвестиций с участием ЕИБ
ЗАО «Южно-Кавказская железная дорога», Ереван Г-н А.Н. Бойко, Руководитель по вопросам внешних связей Г-н Илья Кельперис, Руководитель по вопросам стратегического развития	Г-н Андреас Шен Г-н Хачатур Манукян	• Контейнерные перевозки между Арменией и портами в Грузии (падение объемов в связи с повышением тарифов) • Роль ЮКЖД в развитии ж/д ветки к центру логистики в аэропорте Звартноц, Ереван • Грузы Армении в составе морских паромных перевозок в Украину и Болгарию
Представительство Европейского Союза в Армении, Ереван Г-н Людовик Чечановский, Атташе по вопросам международной технической помощи, торговли и развития частного сектора	Г-н Андреас Шен Г-н Хачатур Манукян	• Статус и реализация проекта «LOGMOS» • Статус пилотных проектов в Армении
Международный аэропорт «Звартноц», Ереван Г-н Марсело Венде, Генеральный директор, ЗАО «Армения - Международные аэропорты»	Г-н Андреас Шен Г-н Хачатур Манукян	• Роль ЮКЖД и концессионера в аэропорте Звартноц в развитии центра логистики и ж/д ветки к нему, Ереван

Организации и учреждения / События / Должностные лица	Участники от проекта LOGMOS	Обсуждаемые и исследуемые вопросы
Национальный секретариат ТРАСЕКА, Ереван Г-н Гагик Григорян, Национальный секретарь ТРАСЕКА в Армении	Г-н Андреас Шен Г-н Хачатур Манукян	• Статус и реализация проекта «LOGMOS» • Статус пилотных проектов в Армении • Планы деятельности проекта «LOGMOS»

ENPI 2011 / 264 459

Логистические процессы и морские магистрали II

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

Отчет о ходе осуществления проекта IV – Приложение 3

Предложения по улучшению правовой среды для морских магистралей и логистики: Часть III

Апрель 2013 г.

Проект финансируется
Европейским Союзом

Проект осуществляется
Egis International / Dornier Consulting

СОДЕРЖАНИЕ

ВВЕДЕНИЕ 6

КРАТКИЙ ОБЗОР 7

1 МЕТОДОЛОГИЯ 10

2 ПЕРЕДОВОЙ МЕЖДУНАРОДНЫЙ ОПЫТ 11

2.1 Общая применимость нормативно-правовой базы ЕС 11

2.2 Релевантные правовые основы 11

2.2.1 Директива 2010/65 ЕС: Предоставление сведений о судах, прибывающих и/или выходящих из портов государств-членов ЕС 11

2.2.2 Директива 2002/65 ЕС, с поправками и дополнениями в Директиве 2011/15 о системе мониторинга трафика судов Сообщества и систем информирования 12

2.2.3 Регламент (ЕК) 450/2008: Таможенный кодекс ЕС (модернизированный таможенный кодекс) 13

2.2.4 Решение № 624/2007/ЕК: Программа действий для таможенных служб ЕС (Таможня-2013) 17

2.2.5 Решения 2004/387/ЕК Европейского Парламента и Совета по интер-операбельной доставке услуг общеевропейского электронного правительства и 70/2008/ЕК о безбумажных технологиях в области таможенного дела и торговли 18

2.3 Соответствующая политика ЕС 19

2.3.1 Сообщение Комиссии и Резолюция Совета по стратегическим целям и рекомендации в сфере морской транспортной политики ЕС до 2018 года 19

2.3.2 Резолюция Совета ЕС в отношении создания безбарьерного Европейского морского транспортного пространства 19

2.3.3 Сообщение Комиссии COM(2007)606 по развитию грузовых перевозок в ЕС 20

2.3.4 Рабочий документ Комиссии SEC(2007)1367 Отчет о Морских магистралях 20

2.4 Соответствующие международные соглашения и конвенции 20

2.4.1 Пересмотренная Киотская конвенция ВТО 20

2.4.2 Конвенция по облегчению международного морского судоходства (FAL) 23

2.4.3 Соглашение о развитии мультимодальных перевозок ТРАСЕКА (СМП) 25

2.4.4 Правила о коносаменте (правила Гаага-Висби) 26

2.4.5 Конвенция Организации Объединенных Наций о договорах полной или частичной морской перевозки грузов («Роттердамские Правила») 27

2.5 Определение передовой (с точки зрения задач данного исследования) международной практики 27

3 ПРИЛОЖЕНИЕ: МЕТОДОЛОГИЯ 31

4 ПРИЛОЖЕНИЕ: ЧЕРНОМОРСКИЙ РЕГИОН 37

4.1 Оценка Армении 39

4.1.1 Общие замечания 39

4.1.2 Оценка 42

4.1.3 Рекомендации 46

4.2 Оценка Грузии 51

4.2.1 Общие замечания 51

4.2.2 Оценка 52

4.2.3 Рекомендации 56

4.3 Оценка Молдовы 57

4.3.1 Общие положения 57

4.3.2 Оценка 60

4.3.3 Рекомендации *65*
4.4 Оценка Украины 68
4.4.1 Общие замечания *68*
4.4.2 Оценка *72*
4.4.3 Рекомендации *76*
5 ПРИЛОЖЕНИЕ: СТРАНЫ КАСПИЙСКОГО РЕГИОНА 79
5.1 Оценка Азербайджана 81
5.1.1 Общие положения *81*
5.1.2 Оценка *83*
5.1.3 Рекомендации *87*
5.2 Оценка Казахстана 91
5.2.1 Общие положения *91*
5.2.2 Оценка *94*
5.2.3 Рекомендации *99*
5.3 Оценка Кыргызстана 102
5.3.1 Общие положения *102*
5.3.2 Оценка *105*
5.3.3 Рекомендации *109*
5.4 Оценка Таджикистана 111
5.4.1 Общие положения *111*
5.4.2 Оценка *113*
5.4.3 Рекомендации *117*
5.5 Оценка Узбекистана 119
5.5.1 Общие положения *119*
5.5.2 Оценка *121*
5.5.3 Рекомендации *126*
6 ИСТОЧНИКИ 130

ПЕРЕЧЕНЬ ТАБЛИЦ

Таблица 1: Основные результаты ... 8
Таблица 2: Основные требования Директивы 2010/65 ... 11
Таблица 3: Основные требования Директивы 2002/65 ... 12
Таблица 4: Основные требования Регламента 450/2008 ... 13
Таблица 5: Основные требования Киотской конвенции ... 21
Таблица 6: Основные требования Конвенции FAL ... 24
Таблица 7: Сопоставление международных требований ... 27
Таблица 8: Определение конкретных (правовых) передовых международных практик ... 29
Таблица 9: Индикатор «узких мест» ... 31
Таблица 10: Принципы Конвенции ООН «О транзитной торговле внутриконтинентальных государств» ... 34
Таблица 11: Рекомендация TRACECA ... 35
Таблица 12: Оценка Армении ... 42
Таблица 13: Рекомендация № 1 для Армении: Содействие в реализации «единого окна» ... 46
Таблица 14: Рекомендация № 2 для Армении: Содействие в реализации концепции экономического оператора ... 47
Таблица 15: Рекомендация № 3 для Армении: Модернизация Таможенного кодекса ... 48
Таблица 16: Рекомендация № 4 для Армении: Присоединение к Конвенции ООН о транзитной торговле внутриконтинентальных государств ... 49
Таблица 17: Оценка Грузии ... 52
Таблица 18: Оценка Молдовы ... 60
Таблица 19: Рекомендация № 1 для Молдовы: Электронная оценка рисков по транзиту ... 65
Таблица 20: Рекомендация № 2 для Молдовы: ТП в реализации концепции «единого окна» ... 65
Таблица 21: Рекомендация № 3 для Молдовы: ТП в создании Центра управления таможенными рисками ... 66
Таблица 22: Рекомендация № 4 для Молдовы: ТП в разработке нового Таможенного кодекса ... 67
Таблица 23: Оценка Украины ... 72
Таблица 24: Рекомендация № 1 для Украины: Пилотный проект по внедрению «единого окна» в Одессе ... 76
Таблица 25: Рекомендация № 3 для Украины: ТП в реализации концепции экономических операторов ... 76
Таблица 26: Рекомендация № 4 для Украины: Показатели эффективности для портовых услуг ... 77
Таблица 27: Рекомендация № 4 для Украины: Твиннинг с участием портовых и таможенных администраций TRACECA и других регионов ... 78
Таблица 28: Оценка Азербайджана ... 83
Таблица 29: Рекомендация № 1 для Азербайджана: Круглый стол по вопросам реализации концепции «единого окна» ... 87
Таблица 30: Рекомендация № 2 для Азербайджана: Оценка сухопутного пересечения границы с Грузией ... 88
Таблица 31: Рекомендация № 3 для Азербайджана: Бенчмаркинг в области внедрения концепции экономического оператора ... 90
Таблица 32: Оценка Казахстана ... 94
Таблица 33: Рекомендация № 1 для Казахстана: Регулярные круглые столы по вопросам реализации концепции «единого окна» ... 99
Таблица 34: Рекомендация № 2 для Казахстана: Эффективность пограничного перехода в порту Актау ... 100
Таблица 35: Рекомендация № 3 для Казахстана: Бенчмаркинг в области внедрения концепции экономического оператора ... 101
Таблица 36: Оценка Кыргызстана ... 105
Таблица 37: Рекомендация №1 для Кыргызстана: Подзаконные акты по внедрению единого окна 109
Таблица 38: Рекомендация №2 для Кыргызстана: Содействие в реализации концепции экономического оператора ... 110
Таблица 39: Оценка Таджикистана ... 113
Таблица 40: Рекомендация №1 для Таджикистана: Поддержка в реализации концепции «единого окна» ... 117

Таблица 41: Рекомендация №2 для Таджикистана: Содействие в реализации концепции экономического оператора 118
Таблица 42: Оценка Узбекистана 121
Таблица 43: Рекомендация №1 для Узбекистана: Содействие в реализации концепции «единого окна» 126
Таблица 44: Рекомендация №2 для Узбекистана: Содействие в реализации концепции экономического оператора 127
Таблица 45: Рекомендация №3 для Узбекистана: Электронная оценка рисков 127
Таблица 46: Рекомендация №4 для Узбекистана: Реформа Таможенного кодекса 128

СПИСОК АББРЕВИАТУР

FAL	Конвенция по облегчению международного морского судоходства
HVR	Правила Гаага – Висби
IBM	Интегрированное управление границами (Integrated Border Management)
SAD	Единый административный документ (Single Administrative Document)
TAIEX	Инструмент технического содействия и информационного обмена
АИС	Автоматическая идентификационная система
ВКД	Ввозная краткая декларация
ВТО	Всемирная таможенная организация
ГЧ	Государство-член
ЕК	Европейская Комиссия
ЕПС	Европейская политика соседства
ЕС	Европейский Союз
ИМО	Международная морская организация
КПЭ	Ключевой показатель эффективности
МОВ	Меморандум о взаимопонимании
ОИП	Обязательная информация о происхождении
ОМП	Оператор мультимодальной перевозки
ОМС	Основное Многостороннее Соглашение ТРАСЕКА
ОТИ	Обязательная тарифная информация
СДИ	Система дальней идентификации и контроля местоположения судов
СМП	Соглашение о развитии мультимодальных перевозок ТРАСЕКА.
ТП	Техническая помощь
ТРАСЕКА	Транспортный коридор Европа – Кавказ – Азия
Флагманская инициатива программы Восточного Партнерства "Интегрированное управление границами"	Флагманская инициатива ЕС, нацеленная на сотрудничество в сфере управления границами в странах Восточного Партнерства, призвана повысить безопасность, сократить контрабанду и торговлю людьми, содействовать облегчению пересечения людьми границ стран, не входящих в ЕС. Она также призвана содействовать гармонизации правил управления границами в соседних странах и внедрению передовой практики в соответствии со стандартами ЕС по управлению границами.

ВВЕДЕНИЕ

Настоящее исследование посвящено определению правовых барьеров в отдельных странах ТРАСЕКА, касающихся морского транспорта и, соответственно, мультимодальных перевозок (перевалки грузов с морского на автомобильный или железнодорожный транспорт), а также в нем предлагаются пути преодоления этих барьеров.

Таким образом, объем исследования включает анализ правовых барьеров с момента поступления груза в национальную юрисдикцию на борту судна до момента достижения грузом пункта назначения в данной юрисдикции либо доставки груза другим видом транспорта в другую юрисдикцию.

Настоящий отчет по идентификации юридических барьеров для перевозок (и торговли) не претендует на полноту охвата абсолютно всех правовых или околоправовых вопросов, поскольку это выходило бы за рамки поставленной задачи. Следовательно, данное исследование позволяет рассмотреть и устранить не каждое юридическое препятствие, однако были отфильтрованы и проанализированы наиболее важные из них.

Существует все еще много препятствий, мешающих прохождению транспортных потоков, в основном, технического, политического и иного характера. Некоторые из них обусловлены нормативно-правовой средой.

Законодательство всегда является отражением политики, и невозможно лишь с помощью закона инициировать изменения. Политика всегда идет на первом месте, а затем, после того как заинтересованные стороны договорились об изменении, в идеале закон должен отразить его и подкрепить политику.

Имеется в виду, что закон сам по себе не означает, что ситуация на местах на самом деле выглядит так, "как определено в законе". В некоторых случаях даже политики и законодательства недостаточно, поскольку на местах существуют устоявшиеся системы, способные противостоять изменениям, действуя вопреки политике и закону.

Именно поэтому ЕС настаивает именно на эффективной реализации его опыта, не позволяя обмануть себя законами и нормативными актами, которые принимаются национальными парламентами. Если законы эффективно не реализуются к определенному сроку, Комиссия рассматривает это как несостоявшуюся передачу опыта и налагает штрафы. Вот почему настоящий отчет не только рассматривает вопросы транспонирования законов, принципов, режимов, но также анализирует эффективность реализации законов и правил.

Анализ охватывает страны черноморского региона – Грузию, Молдову и Украину, включая Армению в силу ее географической близости к Черному морю, а также страны Каспия – Азербайджан, Казахстан, Кыргызстан, Таджикистан и Узбекистан. Были предприняты попытки включить также анализ по Туркменистану, однако туркменские источники были недоступны в период выполнения отчетных задач.

Данный отчет является третьей заключительной частью исследования юридических аспектов по проекту «LOGMOS» для Кавказа и регионов Черного моря и Центральной Азии, проводившегося с самого начала проекта. Результаты данного исследования послужат основой для юридических рекомендаций мастер-плана.

КРАТКИЙ ОБЗОР

Анализ показывает, что для обеспечения беспрепятственного прохождения транспортных потоков из ЕС по территории его ближайших соседей и стран ТРАСЕКА необходимо принять соответствующие меры по устранению узких мест в правовой сфере. В таблице ниже приведены основные выводы и потенциальные сферы необходимого вмешательства.

В принципе, можно ограничиться мягкими мерами, проводя их последовательно и целенаправленно. Например, при разработке общего документа смешанной перевозки во всех юрисдикциях могут быть созданы рабочие группы, которые проведут оценку соответствующих национальных законодательств с точки зрения поставленных целей, с учетом ряда ключевых зон, которые должны быть определены (например, ТРАСЕКА). Этому вопросу необходимо посвятить несколько раундов региональных совещаний, в ходе которых надо стремиться к сближению позиций.

По завершению разработки основных положений потенциального документа смешанной перевозки, регулирующего ответственность в соответствии с Соглашением о развитии мультимодальных перевозок ТРАСЕКА (СМПб ратификация которого также должна быть реализована), этот совместно разработанный документ должен быть передан на рассмотрение странам-участницам, которые, в свою очередь, подготовят свои замечания. Несколько последующих раундов переговоров могли бы привести к совместному принятию документа. В этот процесс необходимо вовлекать экспедиторов, грузоотправителей, грузополучателей, и т.д. Это позволило бы проверить документ в действии и обеспечить обратную связь. На самом деле утверждение такого документа потребует привлечения более широкого круглого заинтересованных сторон - страховых компаний, потенциальных операторов смешанных перевозок, национальных администраций, таможенных органов и т.п.

Отсутствие содействия со стороны национальных (компетентных) органов власти соответствующих стран объясняется тем, что все они имеют свои специфические правовые полномочия и компетенции и, вследствие этого, отдельные институты не готовы к изменениям, не имея четких полномочий на предоставление информации. Необходимо будет проводить обучающие и информационные кампании и централизованно разъяснять, какие именно действия ожидаются со стороны соответствующих национальных органов. Одних лишь законов недостаточно, но, в то же время, без специального закона многого добиться невозможно

Новые законы (таможенные кодексы и т.д.) были приняты в Грузии, Украине, Таджикистане, Казахстане и Азербайджане. Более того, некоторые страны работают над реформированием таможенного кодекса, в частности, Молдова и Армения. Там, где новый таможенный кодекс уже был принят, необходимо принятие соответствующих подзаконных актов (в Грузии это уже сделано). Для обеспечения последовательности политики и законодательных изменений потребуется содействие в их осуществлении, и это содействие может выражаться в мягких мерах, таких как обмен информацией и опытом, твиннинг, круглые столы. Все это можно также закрепить в пилотном проекте.

В некоторых странах реализована и продолжает внедряться концепция «единого окна». В ее основе лежит эффективное сотрудничество обычно разделенных администраций и учреждений. При этом, возможность самостоятельно убедиться в ее успешном применении, учебные поездки (например, в Грузию), или успешно реализованный пилотный проект по созданию службы «единого окна», например, в порту способствовали бы привлечь дополнительный грузопоток, если распространится информация о том, что время ожидания значительно сокращено, а объем необходимой документации – уменьшен. Это может послужить примером для подражания.

Электронное предварительное декларирование также пока не введено повсеместно, отсутствует необходимое аппаратное и программное обеспечение, и эту проблему надо решать в приоритетном порядке. Возможно, с помощью специального проекта технической помощи с компонентом поставки, интенсивным обучением и помощью по внедрению. Это позволило бы улучшить ситуацию в странах, где предварительное электронное декларирование еще не реализовано.

Более конкретные рекомендации содержатся в Приложениях, в таблице ниже сведены основные заключения исследования и предлагаемые меры.

Таблица 1: Основные результаты

№	Заключения	Предлагаемые действия	Страны
1	Недостаточное сотрудничество между таможенными органами и другими значимыми государственными органами.	- Принятие подзаконных актов в целях реализации; - Описание опыта Грузии (рабочие группы) - Пилотные проекты.	Все, за исключением GE и AZ
2	Предварительные электронные уведомления.	- Внедрение контрольных показателей ЕС; - Техническая помощь; - Поставки оборудования и программного обеспечения.	UA, MOL, KAZ, AZ, TAJ, UZB, KYR
3	Концепция «единого окна».	- Техническая помощь; - Пилотные проекты; - Твиннинг и/или круглые столы, обмен опытом и информацией; - TAIEX; Флагманская инициатива программы Восточного Партнерства "Интегрированное управление границами"; - ЕЭК ООН:	UA, MOL, KAZ, TAJ, KYR, UZB
4	Внедрение концепции экономических операторов наряду с соответствующей нормативной базой, отражающей мировую практику.	- Информационный обмен; - Круглые столы; - UNECE; - Флагманская инициатива программы Восточного Партнерства "Интегрированное управление границами"; - Твиннинг; - Проекты ТП, разработка подзаконных актов.	Все страны, за исключением GE
5	Электронная оценка рисков	- ТП в изучении текущей ситуации по странам; - План действий по внедрению совместимой в международном плане системы оценки рисков;	KAZ, MOL, KYR, UZB

№	Заключения	Предлагаемые действия	Страны
		- Поставки оборудования и программного обеспечения; - Подготовка персонала.	
6	Законодательная реформа	- ТП по разработке, пересмотру и обновлению национальных законодательных и подзаконных актов; - Подготовка персонала.	KAZ, MOL, UA, TAJ, (AZ).
7	Сравнительный анализ (бенчмаркинг) в отношении концепций экономических операторов и «единого окна», и, в определенной степени, в области мультимодальных перевозок. Цель данного анализа – показать, перекликаются ли (и если да, до в какой степени) соответствующие нормы стран-участниц ТРАСЕКА в региональном и международном масштабе.	- Круглый стол ТРАСЕКА, соглашение по методологии и сравнительным показателям; - ТП в оценке текущей ситуации; - Разработка планов действий по отдельным странам; - Презентация ТРАСЕКА результатов и планов действий.	Все
8	Отсутствие на сегодняшний день документа, регулирующего сферы ответственности в смешанных перевозках.	- Круглые столы; - Целевые группы по разработке документа смешанной перевозки в краткосрочной и среднесрочной перспективе; - Подписание СМП странами, которые до сих пор его не ратифицировали в краткосрочной и среднесрочной перспективе; - Однако, проект «LOGMOS» рекомендует на ближайшую перспективу сконцентрировать усилия на адаптации законодательства и применении норм, которые уже себя хорошо зарекомендовали в других странах (таких как концепция «единого окна»)	Все

1 МЕТОДОЛОГИЯ

На первом этапе идентифицируются международные правовые требования (в основном, ЕС) в области морских перевозок и пересечения границ. Эти основные (правовые) принципы проецируются затем на действующие национальные законодательства, и проводится анализ, какие мягкие меры по упрощению транзита и морских перевозок и в каком объеме могли бы быть реализованы.

Анализ направлен на фактическое отражение правовых принципов ЕС в национальных законодательствах и их эффективную реализацию. Это один из краеугольных камней деятельности ЕС: государства-члены обязаны не только переносить нормативно-правовую базу, но и эффективно ее внедрять в целях достижения желаемых результатов.

Таким образом, методологию можно представить следующим образом:

1. Нормативно-правовая база ЕС / передовой международный опыт в качестве ориентира для этого задания;
2. Оценка по странам и
3. Рекомендации.

Конкретные оценки по странам и рекомендации содержатся в Приложениях к настоящему отчету.

Вопросы, касающиеся безопасности на море и загрязнения окружающей среды (его предотвращения), не являются предметом настоящего исследования, которое сфокусировано на мультимодальных перевозках грузов, предполагающих транспортировку морем с дальнейшей перевалкой на автомобильный или железнодорожный транспорт.

Заключения этого отчета также включены в тематическую главу по институциональной реформе и адаптации норм для стран ТРАСЕКА.

2 ПЕРЕДОВОЙ МЕЖДУНАРОДНЫЙ ОПЫТ

2.1 Общая применимость нормативно-правовой базы ЕС

«Передовой международный опыт» можно трактовать по-разному. В данном случае целесообразно заимствовать основные идеи ЕС и принципы международной практики, поскольку ЕС оказывает влияние на коридор ТРАСЕКА, сопутствующие виды транспорта и таможенные режимы.

ЕС финансирует ряд проектов технической помощи, способствующих упрощению транспортировки грузов по территории соседних стран и за их пределами. Страны- бенефициары, одобрив проекты технической помощи (и связанные с ними соглашения), в принципе согласились реформировать свои таможенные и транспортные законодательные базы в соответствии с основными принципами, применяемыми в ЕС.

Экспорт транспортных и таможенных правовых требований из ЕС является обоснованным, так как цель ТРАСЕКА состоит в упрощении перевозок и продвижении наиболее эффективных транспортных маршрутов. Конечно, государства-члены ЕС не несут юридических обязательств по переносу нормативно-правовой базы ЕС. Тем не менее, опыт ЕС, который по праву считается передовой международной практикой, может быть широко использован для реформирования государственного сектора в странах, не являющихся членами ЕС, в частности, имеющих тесные связи с Евросоюзом. Кроме того, в отношениях с некоторыми странами ТРАСЕКА существуют двусторонние обязательства по транспонированию основных принципов ЕС, связанных с законодательством в области таможни и транспорта.

2.2 Релевантные правовые основы

ЕС постоянно стремится к упрощению и гармонизации таможенных процедур внутри сообщества и совершенствованию мультимодальных транспортных маршрутов, как в рамках ЕС, так и на его внешних границах. Соответствующее законодательство начинается с захода морских судов в территориальные воды и порты ЕС, выгрузки груза и его таможенного оформления. Вопросы безопасности мореплавания и сохранности не включены в используемую в настоящем отчете методологию.

В последующих главах анализируются последние и самые актуальные директивы ЕС.

2.2.1 Директива 2010/65 ЕС: Предоставление сведений о судах, прибывающих и/или выходящих из портов государств-членов ЕС

Целью настоящей Директивы является установление упрощенных и гармонизированных процедур для морского транспорта государств-членов ЕС, с использованием электронных средств передачи данных и рационализированного формата отчетности.

Директива ссылается на Директиву ЕС 2002/59, учредившую коммутаторную информационную систему контроля трафика судов (SafeSeaNet), и Конвенцию ИМО по облегчению международного морского судоходства, т.н. Конвенцию FAL.

Конкретные положения этой Директивы приведены в таблице ниже.

Таблица 2: Основные требования Директивы 2010/65

Статья	Требования
3	- ГЧ: гармонизация и координация отчетности. - ЕК: разработка механизма отчетности.
4	Уполномоченное лицо на судах предоставляет предварительное уведомление.

Статья	Требования
5	- Электронное представление данных должно быть реализовано к 2015 году. - «Единое окно» (SafeSeaNet и электронная таможня) должны быть реализованы к 2015 году. - ГЧ должны провести консультации с экономическими операторами (заинтересованными сторонами).
6	- ГЧ должны делиться информацией, полученной с помощью SafeSeaNet. - Эта информация должна быть (по запросу) доступной для других ГЧ.
7	ГЧ должны принять формы, предусмотренные FAL.
8	ГЧ должны обеспечить конфиденциальность соответствующих данных.
Приложение	Перечень отчетных процедур
	1. Требования SafeSeaNet, см. главу ниже.
	2. Личная пограничная проверка / в данном случае несущественно.
	3. Уведомление об опасных или загрязняющих грузах.
	4. Уведомление об отходах и остатках/ в данном случае несущественно.
	5. Уведомление о сведениях безопасности/ в данном случае несущественно.
	6. Краткая декларация ввозимых товаров в соответствии с Таможенным кодексом Сообщества, см. главу ниже.
	Формы FAL (№2 по грузам)

2.2.2 *Директива 2002/65 ЕС, с поправками и дополнениями в Директиве 2011/15 о системе мониторинга трафика судов Сообщества и систем информирования*

SafeSeaNet - это система обмена навигационной информацией ЕС, обеспечивающая соблюдение соответствующего законодательства ЕС и направленная на безопасность мореплавания, сохранность грузов в порту и на море, защиту морской среды и эффективность морского транспорта и морских перевозок. Что касается морских перевозок и транспорта, система относится ко всем судам валовой вместимостью 300 т и больше , а также для всех судов, за исключением военного флота, малых рыболовных и туристических судов и катеров.

Международные конвенции в области транспорта, подпадающие под действие SafeSeaNet, включают:

- Международный Кодекс Морской Перевозки Опасных Грузов;
- Кодекс безопасной практики для твердых навалочных грузов ИМО.

Основные положения Директивы о SafeSeaNet:

Таблица 3: Основные требования Директивы 2002/65

Статья	Требование
4	- Требования по предварительному уведомлению (Приложение 1). - Дополнительные требования для судов, транспортирующих опасные/загрязняющие грузы.
5	Обязанность ГЧ по осуществлению мониторинга и системам судовых сообщений.
6	Обязательное использование АИС (рыболовство) и СДИ при входе в воды ЕС.
9	Требование к ГЧ о наличии соответствующего технического оборудования и квалифицированного персонала.
12, 13	Требования к информации об опасных грузах.
14	ГЧ должны обмениваться информацией и обеспечивать совместимость передаваемых данных.
22	ГЧ должны назначить компетентный орган для реализации системы SafeSeaNet и ее требования.

2.2.3 Регламент (ЕК) 450/2008: Таможенный кодекс ЕС (модернизированный таможенный кодекс)

Важнейшая основа ЕС – это внутренний рынок и таможенный союз, способствующие развитию свободной торговли. В ЕС были введены правила и процедуры внутренней и внешней торговли. Законодательство ГЧ в отношении таможенных процедур и пошлин постоянно адаптируется.

Преследуя цель упрощения внутренней (и внешней) торговли, ЕС также признал, что обоснованные интересы (борьба с мошенничеством, контрабандой и т.д.) представляют собой препятствие на пути развития свободной торговли. Таким образом, была внедрена система, предусматривающая обмен информацией, а также простые и быстрые стандартные пользовательские процедуры, позволяющая перенаправить ресурсы, которые ранее были заняты выполнением стандартных процедур, на борьбу с преступностью.

Релевантные положения Таможенного кодекса приведены в таблице ниже.

Таблица 4: Основные требования Регламента 450/2008

Статья	Требования
1	Применимость в отношении товаров, ввозимых на таможенную территорию ЕС или вывозимых из нее.
2	Таможенные органы должны стремиться к поддержанию надлежащего баланса между свободной торговлей и таможенными проверками (с защитой финансовых интересов ЕС от недобросовестной или незаконной торговли и обеспечением безопасности населения).
4.3	Определение таможенного контроля: *конкретные действия, совершаемые таможенными органами в целях обеспечения правильного применения таможенного законодательства и других законодательных актов, регулирующих порядок ввоза, вывоза, транзита, трансфера, хранения и конечного использования товаров, перемещаемых между таможенной территорией Сообщества и территориями других стран [...].*
4.7	Риск определяется как: *вероятность наступления определенного события в отношении ввоза, вывоза, транзита, передачи или конечного использования товаров, перемещаемых между таможенной территорией Сообщества и стран или территорий за ее пределами, а также наличия товаров, не имеющих статуса товаров, происходящих из Сообщества [...].*
4.20	Управление рисками определяется как: *систематическое выявление рисков и осуществление всех необходимых мер для ограничения риска. Это включает такие мероприятия, как сбор данных и информации, анализ и оценку риска, назначение и принятие мер, а также регулярный мониторинг и анализ этого процесса и его результатов, основанных на международных, ЕС и национальных источниках и стратегиях.*
5	Весь обмен данными между таможенным органом и (другими) таможенными органами и / или экономическими операторами должен осуществляться в электронном формате.
7	Дополнительный обмен информацией может осуществляться между таможенными органами и / или экономическими операторами, например, на основе меморандумов о взаимопонимании и т.д., упрощающих таможенную очистку.
9	Регулирует предоставление информации в отношении товаров таможенным органам.
10	ГЧ должны сотрудничать с ЕС в целях создания и поддержания системы электронного обмена информацией, в т.ч.: i. Содействие экономическим операторам в прохождении таможенных формальностей; ii. Заявка на таможенное оформление; iii. Приложения и решения, касающиеся ОТИ и ОИП;

Статья	Требования
	iv. Управление рисками; Наряду с правилами информационного обмена, стандартными формами и ведением данных.
13	Упрощение таможенного оформления для авторизованных экономических операторов. Авторизация может быть предоставлена зависимости от: i. Соблюдения таможенных и налоговых требований; ii. Удовлетворительной системы управления транспортной отчетностью; iii. Платежеспособности; iv. Соответствующей профессиональной квалификации; v. Соблюдения соответствующих правил техники безопасности и стандартов безопасности.
17	Решения о применении таможенного кода Сообщества действительны на всей территории ЕС.
20	Таможенные органы должны по запросу принять решение в отношении обязательной тарифной информации (ОТИ) и обязательной информации о происхождении (ОИП). Они действительны в течение 3 лет.
21	Сдерживающие санкции за несоблюдение законодательства таможенного Сообщества.
23	Право на обжалование любых решений таможенных органов. ГЧ должны обеспечить оперативное рассмотрение апелляций.
25	Устанавливает основные права таможенных органов осуществлять контроль. Проверки подразделяются на «случайно-выборочные» и на основе «оценки / анализа риска», с применением методов электронной обработки данных. ГЧ должны использовать общую (в масштабах ЕС) «систему управления рисками», основанную на «обмене информацией о рисках», и установить «единые критерии оценки рисков», контрольные меры и приоритетные области контроля.
26	Создание системы комплексного обслуживания («единого окна»), при которой товар проверяется таможенными и другими органами власти в одно и то же время и в одном месте.
27	Пост выпускной контроль (пост-аудит) может проводиться в любом месте, например, в помещении владельца товара.
29	Сведения, предоставленные таможенным органам, должны храниться в течение 3 лет.
30	Стандартные услуги таможенных служб являются бесплатными. Оплата может производиться за сверхурочную работу, анализ и отчеты экспертов, затраты на экспертизу товаров и исключительные меры контроля.
31	Публикация валютных курсов.
32	Таможенные органы должны действовать в пределах установленного времени.
33	Применение единых таможенных тарифов на основе комбинированной тарифной Номенклатуры 2568/87.
35 f	Происхождение товара (льготный и нельготный режим). Товар считается происходящим из той страны, на территории которой он был подвергнут последней существенной обработке/переработке.
40-43	Стоимость товаров определяется на основе рыночной стоимости данных товаров, или рыночной стоимости идентичных товаров, или сходных товаров, стоимости единицы продукта или методом сложения стоимости (в указанном порядке).
56	Таможенные органы могут потребовать обеспечения от экономических операторов (не являющихся государственными учреждениями) по таможенному долгу (наступившему и тому, который может возникнуть).
57	Сумма обеспечения должна точно соответствовать сумме, причитающейся в качестве таможенного долга. Если последняя не может быть установлена, размер обеспечения определяется исходя из наибольшей величины, но не более того.

Статья	Требования
59	Формы обеспечения: денежный депозит, поручительство, любые другие формы обеспечения платежей.
62	Комплексное обеспечение может охватывать ряд последовательных экспортных/ импортных операций.
65	Таможенные органы должны вернуть обеспечение сразу после погашения таможенного долга.
72	Таможенная пошлина должна быть оплачена в течение 10 дней (возможно продление срока).
87	Товары, ввозимые в ЕС, должны быть перечислены в «Ввозной краткой декларации (ВКД)». ВКД должна быть подана в компетентный таможенный орган, прежде чем товары пересекут таможенную границу. Таможенные органы могут принимать ВКД от экономических операторов (если те имеют доступ к этой системе).
88	- ВКД должна подаваться в электронной форме. Таможенные органы в исключительных случаях могут принять бумаги ВКД на бумажном носителе; - ВКД должна подаваться импортером, грузополучателем, любым ответственным лицом или любым лицом, способным предъявить товары; - Для импорта в ЕС ВКД может быть грузовой декларацией, уведомлением об отправке или загрузочной ведомостью.
91	В отношении таможенного контроля при ввозе товаров (не являющихся товарами Сообщества) в ЕС, основаниями для контроля (обязательными, но не исчерпывающими), являются: *защита общественной морали, публичная политика, общественная безопасность, защита жизни и здоровья людей, охрана животных и растений, защита национального художественного, исторического и археологического достояния, охрана промышленной и коммерческой собственности, в том числе контроль над сырьем для наркотиков, товарами, нарушающими определенные права на интеллектуальную собственность, и денежными средствами, ввозимыми в Сообщество, а также сохранение и управление рыбными запасами и меры торговой политики.* После определения таможенного режима, товары Сообщества не подлежат таможенному контролю. Товары, не происходящие из Сообщества, подлежат таможенному контролю до изменения их статуса (в качестве товаров Сообщества), а также реэкспорта или уничтожения.
92	Транспортировка товаров после ввоза в ЕС должна осуществляться без задержек, по указанному маршруту в указанный таможенный пункт, любое другое согласованное место или в свободную зону. Грузоотправитель (перевозчик) груза несет ответственность за выполнение этого обязательства. Транзит не подлежит этому правилу, если пункт назначения товара находится за пределами ЕС, равно как и транспортные средства, временно покидающие ЕС (с пунктом происхождения и назначения ЕС) по морю и воздуху.
95	Немедленное предъявление товара по прибытии в ЕС таможенному органу по месту его нахождения, в любом другом указанном месте или в свободной зоне. Ответственность несут: 1. Лицо, осуществившее ввоз товаров в ЕС; 2. Лицо, от имени которого товары были ввезены или 3. Лицо, ответственное за транспортировку товаров.
96	По требованию груз должен быть выгружен и предъявлен на таможне.
99	Транзит освобождается от формальностей, указанных в Ст. 92 (транспортировка) и, если товары уже определены как транзитные, то и от других формальностей.
101	Презумпция товаров Сообщества означает, что все товары в ЕС считаются товарами Сообщества, пока не будет установлено, что они не являются товарами Сообщества.
105	ГЧ должны определить компетентные таможенные офисы, с фиксированным (и предсказуемым) временем работы и процедурами, *«не препятствующими и не нарушающими международный трафик».*

Статья	Требования
106	Возможно централизованное оформление, то есть доверенное лицо может подать таможенную декларацию на товары, которые предъявляются на другом таможенном пункте.
107	Таможенная декларация должна составляться в электронной форме, в базе данных таможни либо декларанта, если таможне обеспечен доступ к ней, и если системы являются совместимыми.
108-9	Регулирует стандартные и упрощенные таможенные декларации.
112	Совместимые декларации должны быть приняты незамедлительно, если товары доступны для контроля. Таможня может отказаться от требования предъявления товаров. Если декларация подается в другой таможенный офис - не туда, где фактически находится товар - то таможенный орган по месту нахождения товара подтверждает его доступность для проверки.
115	В случае сборных грузов таможенные органы по заявлению декларанта с учетом обременительности декларации в силу смешанного характера груза могут согласиться с тем, чтобы взимать таможенные пошлины со всех грузов на базе тарифных ставок, не превышающих максимальный уровень.
118	Проверка таможенной декларации путем взятия проб / образцов и частичной инспекции.
120	Результат проверки имеет полную силу на всей территории ЕС
123	Таможенные органы должны выпустить товар, как только таможенная декларация была проверена или была принята без проверки. Проверка должна быть завершена в течение разумного периода времени. Все грузы, прошедшие проверку, должны быть выпущены одновременно.
124	Если товары подлежат уплате таможенной пошлины (импорт / экспорт), их выпуск осуществляется при условии уплаты пошлины, предоставления обеспечения или оплаты наличными.
126	Санкции таможенной администрации: конфискация, уничтожение или иная утилизация товаров.
129	Выпуск иностранных товаров «в свободное обращение» осуществляется при условии: i. Уплаты ввозных таможенных пошлин; ii. Уплаты прочих сборов (ветеринар, и т.д.); iii. Отсутствия ограничений; iv. Завершения формальностей по импортным грузам. Выпуск в свободное обращение придает иностранным товарам статус товаров Сообщества.
135	Предложение особых таможенных процедур: транзит, хранение, особый характер использования и переработка. Для всех процедур, кроме транзита, требуется разрешение.
144	Внешний транзит: иностранные товары могут перемещаться между двумя пунктами на таможенной территории ЕС без: i. уплаты импортных таможенных пошлин; ii. иных сборов (по закону или в соответствии с правилами); iii. применения мер торговой политики (за исключением запрещенных товаров). Товары могут перемещаться в соответствии с: i. процедурой внешнего транзита Сообщества; ii. Конвенцией МДП (TIR); iii. Конвенцией ATA/Стамбул; iv. Конвенцией о навигации по Рейну; v. Пр.
145	Внутренний транзит: свободное перемещение товаров Сообщества между двумя пунктами на таможенной территории ЕС с сохранением их статуса.
146	Обязательства участника процедуры коммунитарного транзита по предоставлению гарантий оплаты импортных и экспортных пошлин.
175	Для товаров, покидающих таможенную территорию ЕС, необходимо подавать

Статья	Требования
	предварительную экспортную декларацию (кроме товаров, проходящих через воздушное пространство и территориальные воды). Если товары вывозятся под таможенной процедурой, требуется таможенная декларация или уведомление о последующем реэкспорте, в противном случае требуется только краткая экспортная декларация.
177	Вывозные формальности: экспортные пошлины, другие формальности; ограничения только по обоснованным причинам: общественная мораль, безопасность и т.д. Товары предъявляются в таможенный орган, после чего осуществляется их выпуск для экспорта.
178	Процедура выпуска для экспорта
180	Краткая экспортная декларация должна составляться в электронной форме.

2.2.4 *Решение № 624/2007/ЕК: Программа действий для таможенных служб ЕС (Таможня-2013)*

Это решение Европейского парламента и Совета направлено на создание программы действий для расширенного (унифицированного) таможенного союза. Оно отражает подход ЕС к упрощению и унификации таможенного союза, с выходом за внешние границы и с использованием законодательных инструментов (решений), а также пути выделения средств (см. раздел 13, ст. 16) на реализацию этого решения.

Со стороны ЕС приглашены страны-кандидаты на вступление ЕС, потенциальные страны-кандидаты и даже ряд стран-бенефициаров ЕПС. Сформулирована рабочая программа по реализации конкретных действий. Цели Решения, в частности, предполагают:

- снижение административного бремени и затрат в связи с соблюдением правовых норм экономическими операторами путем совершенствования стандартизации и упрощения таможенных систем и контроля, а также поддержка открытого и прозрачного сотрудничества с коммерческими структурами;
- выявление, развитие и применение передовых методов работы, в частности, в области аудиторских проверок таможенного оформления, анализа рисков, таможенного контроля и упрощения процедур;
- поддержка системы оценки эффективности таможенных администраций государств-членов в целях повышения результативности их работы;
- [...] обеспечение единообразной и однозначной тарифной классификации в Сообществе, в частности, путем улучшения координации и сотрудничества между лабораториями;
- содействие созданию общеевропейской электронной среды в таможенном деле за счет развития совместимых коммуникаций и информационного обмена в сочетании с системой необходимых законодательных и административных изменений;
- [...] содействие развитию эффективных таможенных администраций в третьих странах;
- развитие сотрудничества между таможенными администрациями государств-членов и третьих стран, в частности, стран-партнеров в рамках Европейской политики соседства [...].

Решение содержит перечень мероприятий, которые будет необходимо осуществить, в том числе:

- создание системы коммуникации и обмена информацией; компьютеризированные системы транзита и тарифов, объединенная номенклатура, и, в частности, система электронной таможни;
- сравнительный анализ для выявления передового опыта;
- семинары и рабочие совещания, обмен информацией и опытом;
- проектные и управляющие группы, пилотные инициативы;
- ознакомительные поездки и тренинги;
- мониторинг прогресса.

С целью формализации предлагаемых действий создан Комитет «Таможня - 2013».

2.2.5 *Решения 2004/387/ЕК Европейского Парламента и Совета по интероперабельной доставке услуг общеевропейского электронного правительства и 70/2008/ЕК о безбумажных технологиях в области таможенного дела и торговли*

Лиссабонская Стратегия включает принцип упорядочения и повышения эффективности государственных услуг (электронное правительство) с целью повышения конкурентоспособности ведения бизнеса в ЕС. Решение 2004/387/ЕС предполагает интероперабельную доставку услуг общеевропейского электронного правительства государственным администрациям, деловым кругам и гражданам. Комиссии и ГЧ рекомендуется обеспечить внедрение эффективных, действенных и совместимых информационных и коммуникационных систем, позволяющих осуществлять обмен информацией между государственными органами и гражданами.

Это решение направлено, в частности, на реализацию мер по повышению эффективности организации и создание условий для сотрудничества служб таможенного контроля с обеспечением беспрепятственного прохождения потоков данных. Это позволит сделать таможенное оформление более эффективным, сократить административное бремя, помочь в борьбе с мошенничеством, организованной преступностью и терроризмом, обеспечить соблюдение финансовых интересов [и т.д]. Информационный обмен и информационно-коммуникационные технологии (ИКТ) чрезвычайно важны для таможенных органов.

Решение 70/2008 является продолжением предыдущего решения в более широких политических и правовых рамках и направлено на окончательное внедрение безбумажных таможенных процедур. Цели Решения 70/2008, в частности, заключаются в следующем:

- содействие (повышение эффективности) импортно-экспортных процедур;
- сокращение времени таможенной очистки;
- согласование общего подхода к контролю товаров;
- быстрое предоставление и получение информации о международной цепочке поставок;
- обеспечение беспрепятственного оборота информации и данных между таможенными органами (разных стран) и экономическими операторами.

Эти цели предполагается достичь путем обеспечения:

- гармонизированного обмена унифицированными данными (моделей);
- оптимизации таможенных процедур;
- услуг электронной таможни для экономических операторов.

Ожидаемые результаты:

- Организация единых точек доступа для экономических операторов, позволяющая подавать электронные таможенные декларации даже за пределами государств-членов;
- Создание электронных интерфейсов для экономических операторов, позволяющих осуществлять все действия, связанные с таможней, даже заграницей;
- Организация службы «единого окна», обеспечивающей непрерывный поток данных между экономическими операторами и таможенными органами, а также между таможенными органами разных стран.

В соответствии со статьей 14, к участию в указанной схеме приглашаются присоединившиеся к ЕС страны и страны-кандидаты на вступление.

2.3 Соответствующая политика ЕС

Политика ЕС также является важным инструментом в формировании национальных режимов, потому что политика, по мере созревания, подкрепляется законодательством, а транспортная (в частности, в сфере морских перевозок) и таможенная политика ЕС является вполне сформировавшейся. Стратегические цели Комиссии и Совета, как правило, доступны и открыты для комментариев в их по-разному «окрашенных» публикациях.

2.3.1 Сообщение Комиссии и Резолюция Совета по стратегическим целям и рекомендации в сфере морской транспортной политики ЕС до 2018 года

Политика в области морского транспорта до 2018 года имеет следующие основные особенности, имеющие отношение к рассматриваемой теме:

Государствам-членам рекомендуется в кратчайшие сроки подписать, ратифицировать и выполнять Конвенцию ООН о договорах полностью или частично морской международной перевозки грузов, известной как «Роттердамские правила», в целях создания новой системы ответственности на море.

Комиссии предлагается уделять больше внимания морским перевозкам и соответствующим наземным структурам в ходе предстоящего пересмотра руководящих принципов Сообщества в сфере развития Трансъевропейской транспортной сети, в частности, мультимодальному сообщению европейских морских портов с внутренними районами стран.

Предложение ЕК в отношении директивы о процедурах передачи сведений о судах, прибывающих или выходящих в / из портов государств-членов Сообщества, COM (2009) 0011, направлены на упрощение, сокращение и ликвидацию административных процедур для европейского каботажного судоходства.

2.3.2 Резолюция Совета ЕС в отношении создания безбарьерного Европейского морского транспортного пространства

В указанных политических заключениях Совет формулирует свою политику и ожидания для Европейской Комиссии. Эти заключения предполагают:

- Признание систем e-maritime и e-freight в целях упрощения административных процедур. Для упрощения должны использоваться SafeSeaNet, системы АИС и СДИ;
- устранение лишних бюрократических барьеров в области морского транспортного пространства ЕС;

- ГЧ призваны разработать системы по упрощению национальных административных процедур;
- Полная совместимость законодательства ЕС и требований ИМО / FAL;
- Разработка руководящих принципов для упрощения ветеринарных, зоотехнических и фито-санитарных проверок, ускорения портовых операций;
- Разработка систем e-maritime и электронного «единого окна»;
- Сотрудничество с третьими странами в рамках соответствующих международных институтов, снижение административных барьеров в сфере международных морских перевозок (выравнивание «поля» для морских перевозок);
- Использование электронных деклараций.

2.3.3 *Сообщение Комиссии COM(2007)606 по развитию грузовых перевозок в ЕС*

Этот политический документ затрагивает, в частности, вопросы упрощения каботажного судоходства (в связи с территориальными водами), «выхода и повторного захода» судов на территорию ЕС, даже если порты отправления и назначения находятся в ЕС, а также вопросы ответственности в мультимодальных перевозках.

2.3.4 *Рабочий документ Комиссии SEC(2007)1367 Отчет о Морских магистралях*

Этот документ определяет Морские магистрали как «*[...] существующие или новые услуги морского транспорта, которые интегрированы в логистические цепочки по доставке товаров от двери до двери и концентрируют грузовые потоки на жизнеспособных, регулярных, частых, высококачественных и надежных маршрутах каботажного судоходства*».

Цели указанного документа - сокращение бюрократии, увеличение транспортной доступности и эффективности портов, интеграция морских магистралей в транспортное планирование [и др.] с использованием инициативы e-maritime. Ключевыми факторами в организации регулярных морских (магистральных) перевозок является их качество и конкурентоспособность, а также создание интерфейса и доступа к другим видам транспорта (сообщение между портами и внутренними районами). В документе упоминается комплексный подход к административному и таможенному обслуживанию (служба «единого окна») и непрерывность товарного потока от двери до двери, а также предлагаются показатели эффективности и ориентиры для сектора морских магистралей.

2.4 Соответствующие международные соглашения и конвенции

2.4.1 *Пересмотренная Киотская конвенция ВТО*

Киотская Конвенция состоит из трех частей: «Основной части», «Генеральных приложений» и «Специальных приложений». Для обеспечения соблюдения Киотской конвенции, Основная часть и Общие приложения должны быть реализованы в полном объеме. Специальные приложения не являются обязательными, но могут быть реализованы, оговорки относятся только к необязательным компонентам.

Основная часть содержит положения, касающиеся сферы применения, структуры, администрирования, присоединения и поправок. Общее Приложение содержит 10 глав, посвященных «Стандартам» и «Переходным стандартам». Также имеются 10 специальных

приложений, охватывающих различные аспекты таможенных процедур и разбитых на «стандарты» и «рекомендации по применению».

Киотская конвенция устанавливает стандарты передовой практики в следующих релевантных областях:

- управление рисками;
- система контроля на основе методов аудита;
- предварительное уведомление;
- информационные технологии;
- согласованные мероприятия;
- консультации с субъектами ВЭД;
- информирование о таможенных законах, правилах и нормах;
- система обращений по таможенным вопросам.

Важный принцип действенности Киотской конвенции состоит в том, что внимание сосредоточено на эффективной реализации обязательных положений конвенции, а не дословном переносе ее содержания на национальную почву, в соответствии с требованием ЕС в отношении эффективной реализации нормативно-правовой базы ЕС (где это требуется).

Таблица 5: Основные требования Киотской конвенции

Раздел	Стандарт	Переходный стандарт	Раздел
3.3	В общих пограничных пунктах заинтересованные таможенные администрации должны согласовывать часы работы и распределение компетенций.	В общих пограничных пунктах, осуществляется совместный контроль.	3.4
3.8	Заявитель несет ответственность за достоверность деклараций и уплату налогов и сборов.		
3.11	Формат подаваемых в электронной форме деклараций основывается на международных стандартах (как предписано).		
3.12	Минимизация требований по предоставлению информации, необходимы лишь сведения для определения пошлин и налогов.		
3.13	Частично неполные декларации являются приемлемыми (при условии последующего дополнения).		
3.14	После предоставления обеспечения (гарантий) по импортным пошлинам выпуск товаров осуществляется безотлагательно.		
3.17	Подтверждающие документы могут быть представлены на более позднем этапе.	Подтверждающие документы могут быть представлены в электронной форме.	3.18
3.21	Электронная подача деклараций		

Раздел	Стандарт	Переходный стандарт	Раздел
	должна быть разрешена.		
3.25	Возможно предварительное декларирование.		
		Упрощенная процедура для уполномоченных лиц	3.32
3.33	Проверка товаров должна проводиться как можно скорее после принятия решения о том, что они подлежат проверке.	Если требуется участие других компетентных органов (ветеринарной службы и т.д.), то проверка должна быть согласована таможенным органом и (по возможности) осуществляться одновременно.	3.35
3.40	Товары должны быть выпущены в свободное обращение, как только они были проверены или таможенный орган принял решение не проверять их, при условии: i. отсутствия нарушений; ii. приобретения импортной/экспортной лицензии и других документов; iii. получения всех разрешений; iv. уплаты сборов/налогов или предоставления обеспечения.		
3.42	Если требуется лабораторный анализ, товары должны быть выпущены до получения результата, при условии предоставления достаточного обеспечения и отсутствии каких-либо запретов или ограничений в отношении этих товаров.		
3.43	Если произошло нарушение, товары должны быть выпущены, и таможня не должна ждать завершения юридических / административных действий, если товары не подлежат конфискации и если обеспечение покрывает и штрафы.		
4.2	Применимые пошлины и налоги должны быть рассчитаны как можно скорее после подачи грузовой декларации.		
5.5	Обеспечение должно приниматься любым таможенным офисом на таможенной территории.		
5.6	Обеспечение должно быть минимально возможным.		
6.2	Таможенный контроль должен ограничиваться необходимыми действиями.		

Раздел	Стандарт	Переходный стандарт	Раздел
6.4	Анализ рисков позволяет определить, какие товары/ транспортные средства должны быть проверены и в какой степени.		
		В целях совершенствования контроля следует использовать ИТ в максимально возможной степени.	6.9
7.1, 7.2, 7.3	Информационные технологии должны применяться в соответствии с международными стандартами, по результатам консультаций с непосредственно затронутыми сторонами.		
7.4	Законодательство должно предусматривать реализацию электронной таможни.		
8.2	Национальное законодательство определяет условия для третьих сторон, действующих от имени другого лица, и определяет ответственность за уплату таможенных пошлин, налогов и штрафов.		
9.4	Таможенные органы должны предоставлять информацию по запросам как можно быстрее.		
10.2, 10.4	Право на апелляцию в отношении решения, вынесенного таможенным органом.		
10.5, 10.6	Право на дальнейшее оспаривание решений в независимых органах и, наконец, судебных органах.		

2.4.2 *Конвенция по облегчению международного морского судоходства (FAL)*

Основные задачи так называемой Конвенции FAL *заключаются в устранении ненужных задержек в морских перевозках, содействии сотрудничеству между правительствами, а также обеспечении максимально возможной степени единообразия формальностей и других процедур*. Конвенция направлена на сокращение числа необходимых деклараций для таможенных и других компетентных органов.

Конвенция определяет в приложениях «Стандарты» и «Рекомендуемые практики» в отношении формальностей, связанных с приходом, стоянкой и отходом судов, экипажей, грузов и пассажиров. В случае, если какая-либо из стран-участниц не может реализовать обязательные требования Конвенции, необходимо уведомить об этом ИМО с обоснованием причин. Кроме того, в приложениях содержатся типовые формы, в т.ч. Форма 1: общая декларация ИМО, Форма 2: грузы и Форма 7: опасные грузы.

Таблица 6: Основные требования Конвенции FAL

Раздел	Стандарт	Рекомендация	Раздел
1.1	Государственные органы могут требовать лишь необходимый минимум информации	Использование методов автоматической обработки данных.	1.1.1
		Минимизация количества необходимых документов.	1.2
1.4	Электронный обмен данными между государственными органами и частным сектором (судовладельцами, компаниями-операторами и т.д.).	Устранение ненужных процедур.	1.7
1.5	Бумажное оформление является приемлемым.		
1.6	Минимизация требований в случае применения ЭОД.	Ликвидация ненужных процедур. Адаптация методов для мультимодального применения. Минимизация затрат.	1.7
2.1	Органы государственной власти должны требовать только следующие (заранее определенные) формы: i. Общая декларация, ii. Декларация о грузе, iii. Декларация о судовых припасах, iv. Судовая роль v. Список экипажа, vi. Список пассажиров, vii. Декларация Всемирной почтовой конвенции, viii. Морская санитарная декларация (формы приведены в Приложении).	Одни и те же формы для прихода и отхода.	2.2.1
2.11, 2.12	Максимальное количество документов и их копий требуется для прибытия и отбытия.		
		Минимизация формальностей, если судно заходит в другой порт в тех же территориальных водах (в той же стране).	2.14
		Время нахождения в порту должно быть сведено к минимуму (разгрузка и пр.).	5.1
		Процедура оформления грузов должна осуществляться гладко и без осложнений.	5.2
5.4	Лицензии, разрешения на импорт, перевалку и т.д. должны выдаваться быстро.	«Единое окно» для оформления; там, где это невозможно, оформление компетентными органами одновременно.	5.5
5.11	Физическое вмешательство (проверки и т.д.) производится на основе оценки рисков и должно быть сведено к минимуму.		

Раздел	Стандарт	Рекомендация	Раздел
		Для ускорения и упрощения оформления следует использовать методы ЭОД.	5.14
5.15	Выгрузка и временный ввоз контейнеров возможен, независимо от таможенного оформления.	Упрощенная процедура реэкспорта.	5.16
5.21	Судовладелец не несет ответственности за документы, необходимые для таможенной очистки, если судовладелец не является импортером / экспортером или выполняет функции такового.		
7.1	Безусловное денежное обязательство должно гарантировать (потенциально) несколько платежей, таможенные пошлины, иммиграция и т.д.		
		Обычные услуги государственных органов в порту, предоставляемые бесплатно. Во внерабочее время (и т.д.) за умеренную плату.	7.2, 7.5
7.3	Минимизация формальностей.		

2.4.3 Соглашение о развитии мультимодальных перевозок ТРАСЕКА (СМП)

Основная цель так называемого СМП, подписанного в Баку в 1998 году, заключается в содействии созданию благоприятных условий для развития мультимодальных перевозок и соответствующей гармонизации законодательств стран. Оно имеет отношение и к морскому транспорту.

СМП охватывает взаимоотношения между различными участниками мультимодальных перевозок (транспортными компаниями, операторами мультимодальных перевозок, грузоотправителями, грузополучателями, другими физическими и юридическими лицами, действующими от имени отправителя, грузоперевозчиками в мультимодальных перевозках), а также определяет права, обязанности и ответственность каждого участника перевозок.

К государственным учреждениям, на первый взгляд, это не относится.

Функционально СМП применяется в случае, если пункт отправления или назначения мультимодальных перевозок расположен на территории одной из стран-участниц, и экспедитор также зарегистрирован в одной из стран-участниц.

Статья 4 определяет минимальное содержание транспортного документа для смешанной перевозки:

- Характер и состояние товара, код товара, описание количества и, если применимо, опасных грузов, стоимость груза;
- Наименование и местонахождение МТО (оператора смешанной перевозки);
- Наименования отправителя и получателя;

- Детали получения и адрес доставки, иные формальности;
- Тарифы для каждого вида транспорта;
- Детали маршрута;
- Пометки компетентных органов.

Существует принцип ответственности, хотя и ограниченной, за утрату и повреждение груза, МТО должны иметь возможность застраховать свою ответственность, но не обязаны это делать. Отправитель несет ответственность за достоверность информации, предоставленной МТО.

2.4.4 Правила о коносаменте (правила Гаага-Висби)

В принципе, перевозчик несет ответственность за повреждение или утрату груза, кроме исключений, которые регулируются правилами Гаага-Висби. Не все страны подписали два протокола с изменениями к первоначальным Гаагским правилам 1924 года. Речь идет о Брюссельском протоколе 1968 года (Правила Гаага-Висби) и Протоколе 1979 года.

Гаагскими правилами 1924 года были введены ограничения ответственности до 100 британских фунтов стерлингов на перевозчика или судно, за утрату и повреждение «места или единицы груза» при наличии коносамента, в котором указаны эти места или единицы. Для расчета ответственности грузоотправителя или перевозчика, единицы или места груза, в соответствии с данными коносамента, могли быть измерены по весу или объему в целях описания и расчета груза.

Контейнеры, с точки зрения правил 1924 года, стали новшеством, и поэтому не могли рассматриваться как «единицы». Правила Гаага-Висби 1968 года отрегулировали этот вопрос и использование коносамента как определяющего фактора. Если контейнер представляет собой «единицу», то он считается как единое целое, если контейнер содержит «единицы», то они и будут учитываться при расчете убытков.

Соответствующая статья 4(5) была заменена, и максимальная сумма ответственности перевозчика или грузоотправителя была повышена до 10000 франков (франк – денежная единица, содержащая 65,5 миллиграммов золота пробы 900 тысячных) на единицу или место, если отправитель указал стоимость в коносаменте (но это само по себе не является неоспоримым доказательством стоимости). В целях завершения этого вопроса согласно Протоколу 1979 года стоимость была привязана к специальным правам заимствования (СДР) по определению МВФ.

Ни перевозчик, ни судно не имеют права на ограничение ответственности, если может быть доказано, что повреждение или утрата груза явились результатом небрежности или преднамеренного поведения. Освобождение от ответственности (в соответствии с правилами Гаага-Висби) может применяться к служащему или агенту перевозчика, но не к независимым подрядчикам.

В случае повреждения товаров, если таковые видны, протест должен быть запущен в момент разгрузки или удаления, а если они не видны, то протест должен быть запущен в течение 3 дней после удаления / разгрузки. Срок давности по требованиям составляет 1 год.

В двух словах, правила Гаага-Висби определяют принцип ограничения ответственности для перевозчиков, в целом несущих ответственность. В соответствии с правилами Гаага-Висби, мультимодальные перевозки и доставка от двери до двери с принятием на себя ответственности одной стороной не представляются возможными.

2.4.5 *Конвенция Организации Объединенных Наций о договорах полной или частичной морской перевозки грузов («Роттердамские Правила»)*

Роттердамские правила закрепили новый режим морской перевозки грузов и утвердили ответственность перевозчика при перевозке грузов от «двери до двери» не только на этапе международной морской перевозки, но и на этапе наземной или речной перевозки вплоть до окончательной доставки товара получателю. Короче говоря, Роттердамские Правила регламентируют ответственность в мультимодальных перевозках, при условии что морская перевозка является частью мультимодальной схемы (от двери до двери). Это означает, что Роттердамские правила охватывают как морские перевозки от порта до порта, так и мультимодальные перевозки с морским этапом. Вопросы о применимости Роттердамских правил и ответственности за потерю или ущерб возникают, если, например, первый этап мультимодальной перевозки осуществляется не морским, а автомобильным или железнодорожным транспортом.

До настоящего времени только Испания ратифицировала Роттердамские правила, а для вступления в силу требуется их ратификация 20 государствами. Это означает, что Роттердамские правила не имеют силы.

2.5 Определение передовой (с точки зрения задач данного исследования) международной практики

Определение лучшей международной практики является специфичным для данного исследования. Оно не относится только к сфере таможни и не является характерным для сферы мультимодальных перевозок. Это определение относится к обеим областям, и только с юридической точки зрения охватывает период с момента ввоза товаров в территориальные воды до момента погрузки контейнера или груза на другой вид транспорта. Это определение, несомненно, связано с таможней, но не распространяется на вопросы и требования безопасности и охраны окружающей среды.

В аналитической части настоящего отчета (см. главы 4.1-4.4 выше) была представлена общая картина, а также неоднократно упоминались и обсуждались некоторые частные вопросы и темы. Они представлены в сводной таблице ниже.

Таблица 7: Сопоставление международных требований

N.	Требования (ключевые слова)	Директива 2010/65	Директива 2002/65*	Регламент 450/2008	Решение 624/2007	Решение 2004/387	Решение 70/2008	Резолюция Совета	SEC(2007)1367	ВТО, пересмотр Киотской конвенции	Конвенция FAL	СМП TRACECA
1	Информационный обмен, совместимость отчетных формальностей.	√	√	√	√	√	√			√	√	√
2	Предварительное уведомление через доверенное лицо.	√	√							√		
3	Электронное предоставление / обмен данными.	√		√	√	√	√	√	√	√	√	
4	Единое окно.	√		√			√	√	√			

N.	Требования (ключевые слова)	Директива 2010/65	Директива 2002/65*	Регламент 450/2008	Решение 624/2007	Решение 2004/387	Решение 70/2008	Резолюция Совета	SEC(2007)1367	ВТО, пересмотр Киотской конвенции	Конвенция FAL	СМП ТРАСЕКА
5	ГЧ обмениваются информацией с общей базы данных, совместимость электронных данных	√	√									
6	Формы FAL.	√						√			√	
7	Использование СДИ судами, заходящими в воды ЕС.		√									
8	Таможня проводит оценку рисков.			√						√	√	
9	Упрощенная процедура для уполномоченных экономических операторов.			√						√		
10	Решения таможенных органов, действующие в ЕС.			√								
11	Право апелляции (ad loco).			√						√		
12	Бесплатные услуги таможни (исключения).			√						√		
13	Применение общего таможенного тарифа / Комбинированная номенклатура.			√	√							
14	Обеспечение по таможенным пошлинам и другим потенциальным долгам.			√						√	√	
15	Предоставление ввозной краткой декларации децентрализованно.			√						√		
16	Транзитные товары освобождаются от формальностей.			√								√
17	Предсказуемые часы работы таможни, согласованность пересечения границы.			√						√		
18	Оформление децентрализовано.			√						√		
19	Использование контрольных показателей и КПЭ.				√							
20	Выпуск товаров в свободное обращение после предоставления обеспечения.			√						√		
21	Документ по мультимодальным											√

N.	Требования (ключевые слова)	Директива 2010/65	Директива 2002/65*	Регламент 450/2008	Решение 624/2007	Решение 2004/387	Решение 70/2008	Резолюция Совета	SEC(2007)1367	ВТО, пересмотр Киотской конвенции	Конвенция FAL	СМП ТРАСЕКА
	перевозкам, регулирующий ответственность.											

* с изменениями ЕК 2011/15.

Некоторые из этих требований важны, поскольку охватывают целый ряд областей (такие как возможность предварительного уведомления, подачу таможенных деклараций в электронном виде и т.д.), другие важны в силу их природы, например, вопросы, связанные с обеспечением.

В приложениях к настоящему отчету правовая среда рассматриваемых стран проанализирована в той степени, в которой наиболее важные принципы нашли свое отражение в национальных законах и / или правилах. Помимо этого, при условии их отражения (транспонирования) на нормативном уровне, дается оценка фактической (эффективной) реализации этих принципов. В случае, если нормативное закрепление этих принципов отсутствует, оценивается то, применяются ли они, тем не менее, на практике, и если да, то в какой степени. В конце концов, эффективная реализация, в соответствии с принципом субсидиарности, не всегда требует наличия соответствующего закона, и наоборот, перенос нормы не означает ее автоматического выполнения.

Вопросы, которые определяются как лучшая международная практика и потенциально могут стать узкими местами в правовой сфере с точки зрения обеспечения непрерывности товарных потоков в морских перевозках, приведены в таблице ниже.

Таблица 8: Определение конкретных (правовых) передовых международных практик

№	Описание	Нормативная база	Перенос	Реализация	Комментарий
1	Принятие предварительного уведомления о прибытии (формы FAL формы).	Конвенция FAL, ЕК 2010/65			
2	Предоставление информации (АИС, SafeSeaNet и т.д.).	ЕК 2010/65.			
3	Электронная подача декларации (ВКД) и пр.	ЕК 2010/65, 450/2008 и др.			
4	Концепция «единого окна» на таможне.	ЕК 2010/65, ВТО Киото и др.			
5	Использование таможней оценки рисков.	ЕК 450/2008, ВТО Киото и др.			
6	Право апелляции	ЕК 450/2008,			

№	Описание	Нормативная база	Перенос	Реализация	Комментарий
	(ad loco).	ВТО Киото и др..			
7	Бесплатные услуги таможни (исключения).	ЕК 450/2008, ВТО Киото и др.			
8	Согласованность таможенных тарифов, номенклатуры.	ЕК 450/2008			
9	Приемлемость обеспечения, покрывающего несколько позиций.	ЕК 450/2008, ВТО Киото			
10	Децентрализованное оформление (очистка, долг).	ЕК 450/2008, ВТО Киото			
11	Предсказуемость действий таможни.	ЕК 450/2008.			
12	Формализованный документ в сфере мультимодальных перевозок, регулирующий ответственность.	СМП.			
13	Упрощенная процедура для уполномоченных лиц.	ЕК 450/2008, ВТО Киото			
14	Выпуск товаров в свободное обращение после предоставления обеспечения.	ЕК 450/2008, ВТО Киото.			

Кроме того, применимые законодательные нормы будут проанализированы на предмет их отношения к упрощениям и содействия облегчению и обеспечению непрерывности транспортно-грузовых потоков, насколько это возможно.

Потенциальные узкие места в правовой сфере анализируются в отдельных Приложениях по странам.

3 ПРИЛОЖЕНИЕ: МЕТОДОЛОГИЯ

Приложения содержат конкретную оценку и анализ уровня транспонирования и реализации определенных правовых требований, представляющих лучшую международную практику с точки зрения настоящего отчета.

После анализа приведены конкретные рекомендации по странам.

Эти рекомендации основаны на анализе действующего законодательства, непосредственных наблюдениях, телефонных и очных интервью и изучения имеющихся отчетов.

Правовые вопросы, рассмотренные в процессе анализа, потенциально могут препятствовать непрерывному прохождению товарных потоков. Обоснование дается в таблице ниже.

Таблица 9: Индикатор «узких мест»

Вопрос	Комментарий	Индикатор «узких мест»
Принятие предварительного уведомления о прибытии (Форма 2 FAL по грузам)	Предварительное уведомление о прибытии груза может быть использовано для подготовительных мероприятий. Информация по грузам направляется начальнику порта или другому государственному органу порта. Формы FAL широко распространены и ускоряют разрешение на заход для судов.	Средний/Высокий.
Предоставление сведений (АИС, SafeSeaNet и т.д.).	Обмен информацией является обязательным для государств-членов ЕС, а SafeSeaNet предоставляет соответствующую платформу. Для стран ТРАСЕКА, расположенных на Черноморском побережье, аналогичные цели может выполнять АИС. На Каспийском море подобная информационная система отсутствует. Обмен информацией должен быть обязательным (без конфиденциальной информации), и ее следует использовать при наличии двух- или многосторонней платформы.	Средний/Высокий.
Электронная подача ВКД, совместимость данных.	Электронная подача ВКД должна быть правилом, и таможенным органам следует использовать программное обеспечение, позволяющие обрабатывать и производить обмен пакетами неконфиденциальных данных.	Высокий.
Концепция «единого окна» на таможне.	Таможенные концепции «единого окна», или «комплексного обслуживания» непременно ускоряют таможенные операции, поскольку заявления подаются, проверки проводятся, пошлины взимаются (или обеспечение принимается) в одном и том же месте «единое окно» по-	Высокий.

Вопрос	Комментарий	Индикатор «узких мест»
	требует соответствующей нормативной базы, так как оно повлечет за собой изменения для органов власти.	
Использование таможней (электронной) оценки рисков по грузам.	Оценка рисков должна основываться на заранее определенных критериях (они могут сохраняться в тайне) и проводиться в электронном виде, с «человеческим» надзором. Правильно разработанная и внедренная система электронной оценки рисков приведет к сокращению проверок и, тем самым, будет способствовать непрерывному потоку грузов, без ущерба для безопасности.	Высокий.
Право на обжалование (ad loco) решений таможенных органов.	Таможенники являются представителями государственной власти и любое решение, идущее вразрез с обеспечением непрерывного прохождения товарных потоков, должно быть объектом пристального внимания. Апелляция должна быть возможной в тот момент и в том месте, где было принято решение. Длительные процедуры препятствуют непрерывному прохождению товарных потоков.	Средний/Высокий.
Таможенные услуги должны быть бесплатными (исключения) и предсказуемыми (часы работы таможни и т.д.)	Таможенные услуги должны быть предсказуемыми, что касается их функциональности и стоимости. Самый простой способ обеспечить эту предсказуемость - публикации на порталах (например, веб-сайт и т.д.). Поскольку таможенные органы являются органами государственной власти, режим их работы должен регулироваться государственными постановлениями. В противном случае действия органа государственной власти не подпадают под (общественный) мандат или выходят за его пределы и, следовательно, оказываются под вопросом. Непредсказуемый режим работы таможенных органов является серьезным препятствием на пути непрерывного потока товаров.	Высокий.
Согласованная таможенная номенклатура.	Таможенная номенклатура имеет большое значение для обмена информацией. Использование принятой в международном масштабе номенклатуры жизненно важно для ускорения товарных потоков, при условии налаженного обмена ин-	Согласованная таможенная номенклатура.

Вопрос	Комментарий	Индикатор «узких мест»
	формацией.	
Принятие обеспечений, превышающих одни лишь таможенные пошлины, например, если есть некритичные вопросы в отношении груза.	Обеспечение должно покрывать не только конкретные сборы клиента, но также может использоваться для покрытия повторяющихся таможенных пошлин и других платежей, например, стоимости дополнительных таможенных услуг, в качестве гарантии для выпуска товаров, по которым отсутствуют какие-либо официальные документы, для покрытия штрафов и т.д.	Средний/Высокий.
Возможность урегулирования формальностей в других таможенных офисах (оформление, долг).	Необходимо обеспечить возможность урегулирования формальностей в любом таможенном пункте, не обязательно являющемся точкой входа товара. Это требует использования компьютерной системы, дающей возможность подать ВКД в точке входа, а обеспечение предоставить в любом другом (центральном) таможенном офисе.	Высокий.
Выпуск товаров сразу после предоставления обеспечения.	После предоставления обеспечения для покрытия таможенных пошлин товары должны быть немедленно выпущены, если не требуются дальнейшие проверки.	Высокий.
Формализованные документы по смешанным перевозкам.	После прибытия и очистки грузов в портах, их транспортировка продолжается на другом виде транспорта. Сквозной коносамент не регулирует ответственности одного перевозчика (или МТО), этот процесс должен быть упрощен в целях ускорения непрерывного потока товаров.	Высокий.
Наличие упрощенного порядка для уполномоченных лиц / экономических операторов.	Экономические операторы с хорошей репутацией должны проходить по упрощенной процедуре. Для оценки экономического оператора существуют определенные критерии. Если статус определен, в нормативной базе должна быть предусмотрена стандартная - упрощенная - процедура, поскольку отказ органов государственной власти от применения единых принципов и требований должен подкрепляться законодательно. Концепция упрощения формальностей для экономических операторов является жизненно важной для непрерывного потока товаров.	Высокий.

В дополнение к вопросам, перечисленным в таблице выше, рассматриваются вопросы, присущие конкретным странам, которые поднимались или выявлялись в ходе интервью, анализа и непосредственных наблюдений.

Также существует ряд не имеющих выхода к морю государств, некоторые из которых присоединились к Конвенции ООН о транзитной торговле внутриконтинентальных государств, а некоторые еще нет.

Экскурс: Конвенция ООН «О транзитной торговле внутриконтинентальных государств»

Конвенция «О транзитной торговле внутриконтинентальных государств», Нью-Йорк, 8 июля 1965 г. (в дальнейшем именуемая «Конвенция») в ее обновленной редакции с учетом изменений устанавливает основные принципы, регулирующие отношения с внутриконтинентальными государствами. Они представлены в таблице ниже.

Таблица 10: Принципы Конвенции ООН «О транзитной торговле внутриконтинентальных государств»

№	Принцип	Пояснение
1	Доступ к морю	Этот принцип гарантирует свободный доступ к морю.
2	Режим благоприятствования	Суда, плавающие под флагом государства, не имеющего выхода к морю, пользуются такими же правами и тем же режимом, какими пользуются суда, плавающие под флагом морских государств.
3	Равный доступ	Внутриконтинентальным государствам предоставляется свободный доступ к морю через территорию прибрежных государств.
4	Свобода транзита	Все государства предоставляют не имеющим выхода к морю государствам, на основе взаимности, право свободного и неограниченного транзита
5	Права государства транзита	Государство транзита имеет право принимать все необходимые меры для обеспечения того, чтобы пользование правом свободного и неограниченного транзита никоим образом не нарушало его законные интересы любого рода
6	Дву- и многосторонние соглашения	Поощрять заключение региональных и других международных соглашений.
7	Особые права	Льготы и особые права, предоставляемые не имеющим выхода к морю странам ввиду их особого географического положения, не подпадают под действие принципа наибольшего благоприятствования.
8	Минимальные стандарты	Принципы Конвенции представляют собой минимальные стандарты, которые должны быть отражены в любом двустороннем или многостороннем соглашении.

Конвенция ООН по морскому праву гарантирует внутриконтинентальным государствам только:

- право судоходства (статья 90);
- осуществлении свободы открытого моря (статья 86), а также
- равенство режима в морских портах (статья 131).

Таким образом, присоединение к Конвенции о транзитной торговле внутриконтинентальных государств имеет смысл, поскольку ее принципы (см. выше), значительно шире, чем принципы Конвенции по морскому праву. Помимо этого, в переговорах и усилиях "Алматинской программы действий" по удовлетворению особых потребностей развивающихся стран в новых глобальных рамках сотрудничества в области транзитных перевозок между

развивающимися внутриконтинентальными государствами и государствами транзита государства будут иметь сравнительно больше веса, будучи членами указанной Конвенции ООН.

Экскурс: Алматинская Декларация и Программа

Указанная Алматинская Декларация и Программа действий касается ограничений, с которыми сталкиваются не имеющие выхода к морю государства. Эта инициатива появилась на свет в 2003 году в Алматы (Казахстан), в рамках Международной конференции министров развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, развивающихся стран транзита, стран-доноров и представителей международных учреждений, занимающихся вопросами финансирования и развития по вопросу о сотрудничестве в области транзитных перевозок. На этой конференции, была принята Алматинская программа действий, включающая пять следующих приоритетных направлений:

(i) Усовершенствование политики - снижение бюрократии и сборов на таможне, сокращение расходов и транзитного времени для экспорта не имеющих выхода к морю стран;
(ii) Улучшение железнодорожной, автомобильной, воздушной и трубопроводной инфраструктуры;
(iii) Меры в области международной торговли, такие как режим наибольшего благоприятствования для внутриконтинентальных стран;
(iv) Платформа технической и финансовой международной помощи, позволяющая странам-донорам и организациям предоставлять ноу-хау и средства для усовершенствования инфраструктуры и политики, а также
(v) Мониторинг и последующие меры по реализации соглашений по обеспечению ориентировочных критериев, показателей и т.д., в целях оценки эффективности, прогресса и решения имеющихся проблем для ежегодного обзора в рамках Генеральной Ассамблеи.

В контексте инициатив Алматинской программы, целей Конвенции о транзитной торговле внутриконтинентальных государств и общей политики упрощения транспорта в пунктах пересечения границы есть вопрос, требующий разрешения, и это касается всех стран ТРАСЕКА. Речь идет об отсутствии международно признанного документа смешанной перевозки, регламентирующего вопросы ответственности, страхования и т.д. Таким образом, одна из рекомендаций заключается в проведении сопоставительного анализа во всех странах ТРАСЕКА в целях решения этого вопроса, позволяющего оценить, где и насколько местное законодательство соответствует требованиям такого документа.

Сопоставительный анализ в отношении СМП ТРАСЕКА и проекта документа смешанной перевозки

Таблица 11: Рекомендация ТРАСЕКА

Описание	СМП ТРАСЕКА освещает ключевые вопросы в области мультимодальных перевозок. Это соглашение составлено в соответствии с правилами Гаага-Висби и поэтому может служить региональной нормативной базой для приемлемого в международном отношении договорного документа, регулирующего ответственность оператора смешанной перевозки. Этот документ должен быть разработан, утвержден на местном и международном уровнях и затем применяться на практике. Интервью с представителями экспедиторских, логистических и других компаний, а также последующий анализ свидетельствуют о том, что в Казахстане (как и в других странах ТРАСЕКА) не применяются надлежащие международные стандарты с точки зрения комплексного регулирования ответственности, освобождения от нее, определения пределов ответственности транспортных операторов смешанной

	перевозки и их субподрядчиков. Кроме того, существует обеспокоенность по поводу защиты интересов оператора смешанной перевозки, ответственности получателей при отказе от груза, неоплаты (и возможности обеспечения оплаты), простоя необоснованно задержанных контейнеров, вопросов ответственности за невозврат контейнеров и т.д. Местное законодательство должно предусматривать стандартные процедуры, относящиеся к этим вопросам, например, компенсацию за брошенный груз, возмещение убытков, с одной стороны, а также вопросы, связанные с проведением таможенных аукционов в течение установленного времени, безвозмездной экспатриации и восстановления грузов, с другой стороны. СМП ТРАСЕКА могло бы служить отправной точкой для подобного бенчмаркинга, предполагающего сопоставление правовых норм стран ТРАСЕКА с минимальными правовыми требованиями соответствующих международных стандартов. СМП ТРАСЕКА способно охватить некоторые, но, конечно же, не все недостатки, многие вопросы потребуют законодательного регулирования, например, вопрос о компенсации за брошенный груз. Для реализации на местах требуется соответствующая правовая норма, устанавливающая ответственность для тех, кто которые незаконно, сознательно или в силу небрежности бросает груз или, в противном случае, ответственность за отказ от груза. При наличии правовых основ местные суды состоянии обеспечить выполнение этой соответствующих норм и, таким образом, возместить ущерб. Указанное сопоставление позволило бы получить более четкую картину о несоответствиях между законодательством стран ТРАСЕКА и международной практикой. Оно потребует проведения целевых дискуссий, выявления общих проблем и принятия скоординированных мер. Этим могли бы заниматься созданные ПС ТРАСЕКА правовые целевые группы на местном уровне, информирующие о ситуации на местах, принимаемых мерах по устранению недостатков, а также планируемых мероприятиях (если таковые имеются).

Обоснование	Ресурсы / Заинтересованные стороны	Воздействие
Соглашения в области смешанных перевозок, касающиеся ответственности физических лиц при смешанных перевозках, в частности, при наличии морского участка маршрута, могут способствовать обеспечению непрерывного прохождения товарных потоков только в том случае, если они являются международно признанными и имеют законную силу на местах. Комплексное устранение правовых пробелов в отношении ответственности в транспортной цепочке вдоль Шелкового пути в соответствии с международной практикой способно внести значительный вклад в обеспечение непрерывного потока товаров.	- Соответствующие правительственные чиновники (Министерство транспорта и т.д.); - НС ТРАСЕКА в государствах-членах; - ПС ТРАСЕКА; - Представители частного сектора транспорта; - Чиновники ЕС; - Юристы (составление типового соглашения).	- Выявление недостатков в применении передовой международной практики, что позволит принять целенаправленные и скоординированные меры; - Нормативная база для принятия на национальном уровне документа смешанной перевозки; - Решение вопросов по поводу ответственности и устранение неопределенностей; - Снижение административного бремени и времени ожидания; - Содействие развитию мультимодальных перевозок.

4 ПРИЛОЖЕНИЕ: ЧЕРНОМОРСКИЙ РЕГИОН

В процессе анализа трех стран Черноморского региона был сформулирован ряд рекомендаций, общих для некоторых из этих стран. В связи с этим представляется целесообразной попытка объединения усилий. Особенно это важно с учетом того, что практический опыт, накопленный Грузией, в случае его распространения в Украине и Молдове пошел бы на пользу не только этим трем странам и торговле между ними, но и в более широком масштабе – в рамках ТРАСЕКА и ЕС. Несомненно, Турция также является ярким примером современной организации таможенного дела и логистики, однако Грузия имеет языковое преимущество перед Турцией на Черном море, и, кроме того, Грузия имеет такой же постсоветский бэкграунд, как Украина, Молдова и Армения.

Можно отметить две рекомендации для данного региона, наряду с представленной выше общей рекомендацией, касающейся документа смешанной перевозки.

1. **Круглый стол, твиннинг и другие мероприятия по реализации концепции «единого окна»**

Флагманская инициатива программы Восточного Партнерства "Интегрированное управление границами", финансируемая в рамках инструмента восточного партнерства, обеспечит выгоды черноморским странам ТРАСЕКА – Грузии и Украине, а также Молдове, Азербайджану и Армении. Выгоды данного проекта для этих стран будут заключаться в налаживании диалога между соответствующими пограничными службами стран, а также с международными и европейскими органами по пограничным вопросам.

Сотрудничество стран по разработке механизмов мониторинга и подготовке согласованного плана внедрения инициативы IBM должно оказать многократный эффект по улучшению практики управления границами, которая также является предметом других соответствующих инициатив.

Опыт Грузии по реализации концепции «единого окна» является наиболее впечатляющим. По свидетельствам очевидцев, автомобили, живые животные (скот) и т.д. проходят таможенную очистку за несколько часов. Грузы, поступающие на грузовиках, проходят таможенное оформление менее чем за час. Грузия осуществила эти меры за очень короткий период, в рамках общей реформы весьма радикального характера. Накопленный Грузией опыт имеет неоценимое значение для других стран, имевших сходные исторические и политические условия и развитую бюрократию.

Грузия могла бы провести круглый стол по типу TAIEX или твиннинговую деятельность с участием и при поддержке уже представленных в регионе организаций и программ (Флагманская инициатива программы Восточного Партнерства "Интегрированное управление границами" или ЕЭК ООН), где она продемонстрирует явные преимущества и выгоды от внедрения и реализации концепции «единого окна», и, что важно для Армении, представит формальную правовую базу, ту основу, на которой Грузия строила и реализовала свою концепцию «единого окна».

В этой связи можно было бы осветить в историческом разрезе все предпринятые Грузией шаги, проблемы, с которыми она столкнулась, барьеры, которой ей пришлось преодолеть, извлеченные уроки и т.д.

Армения, Украина и Молдова могут выиграть от этого, так как эти страны смогли бы увидеть, каким образом Грузии удалось решить также стоявшие перед ней политические, правовые, финансовые, административные, культурные и другие системные проблемы. Это было бы чрезвычайно важно для этих стран, так как перед ними стоят сейчас проблемы, которые уже были успешно решены в Грузии.

2. Круглый стол, твиннинг и другие мероприятия под руководством Грузии по реализации концепции экономического оператора и демонстрации ее преимуществ

Кроме того, Грузия могла бы поделиться своим опытом введения упрощенной процедуры для экономических операторов. К этой теме относится как упрощенный режим регистрации в качестве экономического оператора, так и предварительные уведомления и децентрализованное урегулирование электронных документов и сборов. Оформление экономического оператора на таможне в Батуми занимает считанные минуты. Например, один из входящих грузовиков был оформлен менее чем за 20 минут, включая небольшой перерыв и некоторое время ожидания на компьютерном терминале.

Несомненно, концепция экономического оператора способствует привлечению эффективной приграничной торговли, о чем свидетельствует рост объемов торговли в Батуми, где соседние страны оформляют свои импортные грузы.

Грузинский опыт в реализации концепции экономического оператора и законодательно закрепленная упрощенная процедура пойдет на пользу как Украине, недавно принявшей новый таможенный кодекс, так и Молдове, которая разрабатывает новый таможенный кодекс в настоящее время.

Заинтересованные стороны Грузии могли бы поделиться опытом создания нормативной базы для концепции экономического оператора и ее практической фактической реализации, что включает признание, регистрацию юридических лиц в качестве экономических операторов, мониторинг их деятельности, упрощенную процедуру для экономических операторов и их обслуживание. Все это должно продемонстрировать преимущества концепции экономического оператора для экономики Грузии.

Дискуссии за круглым столом, миссии типа TAIEX могли бы положить начало этому процессу вплоть до создания целевых технических рабочих групп.

4.1 Оценка Армении

4.1.1 Общие замечания

Республика Армения переживает динамичный и впечатляющий процесс трансформации, осуществляется модернизация таможенно-логистического сектора. В частности, завершается организация пунктов пересечения границы (ППГ) Бавра и Гогаван на грузинской стороне, и в настоящее время Армения также запустила тендеры на строительство и технический надзор. Как ожидается, строительство начнется в начале 2013 года.

Недавно был завершен комплексный проект технической помощи «Поддержка интегрированных систем управления границами на Южном Кавказе» (SCIBM). Твиннинг-проект «Поддержка Комитета по госдоходам по усилению таможенного контроля и правоприменения в Армении в соответствии с наилучшей практикой государств-членов ЕС» начался в июне 2012 года (Твиннинг-проект).

В рамках проекта SCIBM был разработан план действий для Армении, направленный на решение правовых, нормативных, организационных вопросов, вопросов аппаратно-программного обеспечения и трудовых ресурсов в целях интегрированного управления границами. Этот план действий был официально утвержден Постановлением Правительства № 482 2011 года.

В Армении имеется множество учреждений, управлений, организаций и т.д., которые имеют непосредственное или косвенное отношение в той или иной степени к ППГ. Это становится очевидным при въезде в Армению через наземные ППГ, что предполагает прохождение ряда шагов и проверок с «брокерскими услугами» в конце по узакониванию автомобилей и страхования (на пути в страну и из страны).

Среди соответствующих учреждений, как отмечалось в процессе интервьюирования различных заинтересованных сторон в Армении, без претензии на полноту перечня (а также его последовательность), можно назвать следующие:

- Пограничные войска (вооруженные силы);
- Полиция;
- Комитет государственных доходов;
- Министерство здравоохранения;
- Государственная лаборатория и Государственная служба безопасности пищевых продуктов;
- Министерство сельского хозяйства;
- Министерство транспорта и коммуникаций;
- Министерство территориального управления;
- Министерство по чрезвычайным ситуациям;
- Министерство иностранных дел (обмен информацией);
- Совет национальной безопасности (как вышестоящая организация).

Вокруг ППГ нередко случаются всевозможные столкновения полномочий. Для современной юрисдикции нехарактерно отсутствие учреждения, отвечающего за операции в целом. В связи с этим отсутствие в Армении такой организации, которая несла бы общую ответственность за управление и координацию, является первым и наиболее очевидным недостатком.

Правительство Армении должно определить одно ведущее учреждение, ответственное за ППГ, которое впоследствии может быть преобразовано, постепенно или целенаправленно, в «единое окно». Президент Армении неоднократно упоминал «концепцию комплексного обслуживания» для пограничных пунктов в различных заявлениях и указах. Хо-

тя иногда ведутся споры по поводу «единого окна» (single window) и «концепции комплексного обслуживания» (one-stop-shop), в процессе интервью удалось выяснить, что речь идет об одной и той же концепции, дело лишь в использовании слов и вариантах перевода.

В целом, политика в Армении идет в правильном направлении. Заинтересованные стороны понимают, что на «ключевую» организацию должна быть возложена ответственность за все процессы во всех имеющихся ППГ при постоянной поддержке других ведомств, таких как пограничные войска. Это может быть сделано за счет перераспределения или смещения компетенций и функций в пользу этой ведущей организации либо путем принятия соответствующего специального законодательства.

Было бы, несомненно, целесообразно поручить внедрение и реализацию концепции «единого окна» Комитету по государственным доходам (Таможенному комитету), но это выглядело бы как предопределенное решение. Твиннинг-проект изучает этот вопрос, проводя сравнительный анализ с передовым опытом ЕС в этом направлении. План действий по проекту SCIBM (в дальнейшем - «План действий») также включает соответствующие положения и рекомендации.

Реализация твиннинг-проекта началась в июне 2012 года, он включает следующие компоненты:

- Компонент 1: совершенствование деятельности, связанной с нормативно-правовой базой;
- Компонент 2: укрепление процедур таможенного контроля до выпуска товаров;
- Компонент 3а: улучшение отношений с участниками торговли, упрощение таможенных процедур, внедрение концепции уполномоченных экономических операторов;
- Компонент 3б: совершенствование ИТ-инструментов, используемых таможенными органами;
- Компонент 4: усиление управления рисками;
- Компонент 5: усовершенствование пост-таможенного контроля.

В рамках твиннинг-проекта будут рассмотрены вопросы реализации концепций «единого окна» и экономического оператора, транспонирования соответствующих правовых норм ЕС и лучшие практики и т.д.

План действий проекта SCIBM, принятый правительством Армении, демонстрирует общее признание существующих недостатков и предлагает решать проблемы, разделив соответствующие меры воздействия на внутренние (межведомственное взаимодействие) и внешние (международное сотрудничество) и разбив рекомендации по следующим категориям:

a. Нормативно-правовые условия;
b. Институциональные условия;
c. Процедурные условия;
d. Человеческие ресурсы и подготовка кадров;
e. Коммуникации и обмен информацией, а также
f. Инфраструктура и оборудование.

Как видно, они полностью соответствуют выводам и рекомендациям Плана действий. Дополнительные рекомендации и взаимодополняющие меры приведены в разделе, посвященном рекомендациям.

По собственным наблюдениям авторов отчета при въезде в Армению через наземный пункт пересечения границы вся процедура контроля на грузинской стороне (при отсутствии значительного трафика в обоих направлениях) заняла всего несколько минут, и де-

журил один офицер. С армянской стороны было множество проверок, различные платежи, виза, всевозможные контроли на пути туда и обратно, причем весь процесс занял около 45 минут на пути в Армению и около 30 минут при выезде из страны, также при отсутствии скопления трафика на армянской стороне.

Отношение со стороны армянских чиновников существенно изменилось по сравнению с тем, что было несколько лет назад. Они были предупредительны и доброжелательны, и извинялись за длительный процесс, который необходимо пройти до конца. И в самом деле, ППГ – не та инстанция, где изменения вносятся, а та, где они практически вводятся в действие. Авторы отчета убеждены в том, что этот процесс на наземных ППГ может быть легко усовершенствован путем реорганизации последовательности проверок и других мероприятий при въезде в Армению.

В Армении наблюдаются заметные позитивные сдвиги, направленные на модернизацию и реформы. Так, например, Министерство иностранных дел перевело Киотскую конвенцию на армянский язык и в настоящее время обратилось в Конституционный суд с запросом о получении разрешения на ее ратификацию (ратификация ожидается приблизительно через 6 месяцев). Проходит второй тур переговоров с ЕС по соглашению о свободной торговле, сроки и пакеты работ уже согласованы, завершение этих переговоров и подписание соглашения о свободной торговле с ЕС ожидается в течение года. Предварительно достигнутый практический результат – планируемая отмена визового режима для граждан ЕС.

Другой пример – открытая разработка Национальным советом безопасности новой Стратегии безопасности на транспорте, первый проект которой (на армянском языке) был опубликован. Подробный план действий по безопасности на транспорте будет выпущен в 2013 году. Кроме того, в июне 2012 года был запущен твиннинг-проект.

Имеются вполне наглядные примеры прогресса либо его отсутствия и в отношении международного сотрудничества. Так, Министерство иностранных дел совсем недавно заключило новое двустороннее соглашение с Грузией об обмене информацией на КПП, о согласовании информационных технологий и транзитных процедур. В рамках этого соглашения были созданы 3 рабочие группы.

Тем не менее, строительство КПП Бавра на грузинской стороне свидетельствует (по утверждению представителей Армении) об отсутствии координации с Арменией. Грузинская сторона начала строительство в одностороннем порядке, и может показаться, что там нет достаточного пространства до армянской границы, позволяющего направлять в Армению трафик, прошедший таможенную очистку в Грузии. Армения проектирует свою сторону КПП параллельно с – уже находящимся в стадии строительства – проектом грузинской части КПП.

Это свидетельствует о том, что координация и сотрудничество между Грузией и Арменией могут быть улучшены.

Один из аспектов, который часто упускается из виду и, следовательно, достоин упоминания здесь, заключается в том, что ООН предусматривает более благоприятный режим для государств, не имеющих выхода к морю, однако Армения не вступила в Конвенцию о транзитной торговле внутриконтинентальных государств.

4.1.2 Оценка

Таблица 12: Оценка Армении

№	Описание	Нормативная база	Перенос	Реализация	Комментарии
1	Принятие предварительных уведомлений по формам FAL (Форма №2 по грузам).	Конвенция FAL, ЕК 2010/65; ЕК 2002/65*	Неприменимо, Армения является внутриконтинентальным государством.		
2	Предоставление сведений (АИС, SafeSeaNet и др.).	ЕК 2010/65, 2002/65*	Неприменимо, Армения является внутриконтинентальным государством.		
2.a	Электронная подача ВКД, совместимость данных.	ЕК 2010/65, 450/2008 и др.	Не присоединилась.	Нет.	Вопрос необходимо изучить.
3	Таможенная концепция «единого окна».	ЕК 2010/65, ВТО Киото и др.	Частично.	Частично. С Грузией подписано и введено в действие двустороннее соглашение. Армения использует TWM.	Программа TWM сама по себе может быть совместимой с АСОТД, но для обмена данными, например, с Грузией необходимы дополнительные компоненты (в соответствии с интервью и Планом действий).
4	Использование таможней (электронной) системы оценки рисков по грузам.	ЕК 2010/65, ВТО Киото и др.	Нет.	Довольно слабая правовая основа для концепции «единого окна» содержится в Указе Президента №92/2011 и Постановлении Правительства №482/2011.	Имеется принципиальное политическое решение и широкая правовая основа для реализации концепции «единого окна». На данном этапе необходимо определить ведущую организа-

№	Описание	Нормативная база	Перенос	Реализация	Комментарии
					цию и распределить полномочия.
5	Право на апелляцию (ad loco) для импортеров.	ЕК 450/2008, ВТО Киото.	Не полностью.	Используется система автоматической оценки рисков.	Используется система зеленого, желтого и красного каналов, а также программное обеспечение TWM. Правовая база в Таможенном кодексе нуждается в определении оценки рисков, анализа рисков и принципов управления рисками. Необходимо укреплять сотрудничество с Грузией.
6	Осуществление на бесплатной основе (исключения) и предсказуемость таможенных услуг (часы работы и т.д.).	ЕК 450/2008, ВТО Киото.	Да. Таможенный кодекс.		Апелляции могут быть поданы сразу, «форма» предоставляется импортерам, и обращение направляется в вышестоящую инстанцию в течение 10 дней. Вышестоящий орган должен принять решение по этому вопросу в течение 30 дней. На каждом КПП имеется номер телефона, которым можно пользоваться круглосуточно для жалоб.
7	Согласованная таможенная номенклатура.	ЕК 450/2008, ВТО	Регулируется Таможенным кодексом.	Частично.	Часы работы таможни публикуются в Интернете. Существует довольно сложная

№	Описание	Нормативная база	Перенос	Реализация	Комментарии
					структура сборов за таможенный контроль и услуги, это зависит от типа и количества товаров, места и времени (надбавка во внерабочее время заряда и т.д.).
8	Принятие обеспечений, превышающих одни лишь таможенные пошлины, например, если есть некритичные вопросы в отношении груза.	ЕК 450/2008, ВТО Киото.	Да.	Полностью реализовано.	Армения использует Товарную номенклатуру внешнеэкономической деятельности, соответствующую Гармонизированной системе (HS).
9	Возможность оформления в других таможенных офисах (оформление, долг).	ЕК 450/2008, ВТО Киото.	Таможенный кодекс.	Да.	Банковская гарантия может покрывать не только фактические импортные пошлины и должна быть действительной в течение 30 дней, так что могут быть сделаны соответствующие поправки.
10	Выпуск товаров после предоставления обеспечения?	ЕК 450/2008, ВТО Киото.	Таможенный кодекс.	Да.	Армения реализовала электронную систему, позволяющую подавать декларации, а также урегулировать другие формальности в нерабочее время и децентрализованно. За это взимается дополнительная плата.

№	Описание	Нормативная база	Перенос	Реализация	Комментарии
11	Формализованный документ мультимодальной перевозки, регулирующий ответственность.	СМП.	Да.	Да.	Существует 10-дневный максимальный срок, в течение которого товар должен пройти таможенную очистку (он может быть продлен).
12	Упрощенная процедура для авторизованных лиц / экономических операторов.	ЕК 450/2008, ВТО Киото.	Нет.	Нет.	Несмотря на то, что Армения, как и многие другие, подписала СМП, документ смешанной перевозки не был разработан. Вопросы ответственности регулируются коносаментом.
13	Принятие предварительных уведомлений по формам FAL (Форма №2 по грузам).	Конвенция FAL, ЕК 2010/65; ЕК 2002/65*	Нет.	Нет. Довольно слабая правовая основа для концепции «единого окна» содержится в Указе Президента №92/2011 и Постановлении Правительства №482/2011.	Среди важных задач, стоящих на повестке дня, сначала необходимо провести модернизацию и внедрить систему «единого окна», а затем институционализировать концепцию ЭО.

4.1.3 Рекомендации

Есть две общие рекомендации для Армении, не сформулированные отдельно в виде конкретных рекомендаций, и хотя они не относятся к тематике данного отчета и не учтены методологией, тем не менее, они заслуживают упоминания.

Речь идет о следующих рекомендациях:

1. Установление пограничных линий между Грузией и Арменией. Точные границы между Грузией и Арменией не везде четко определены.
2. Сотрудничество и координация между Арменией и Грузией требуют институционализации, поскольку очевидно, что не все вопросы согласовываются максимально эффективно (см. КПП Бавра);

Конкретные рекомендации:

Рекомендация 1: Содействие во внедрении концепции «единого окна»

Таблица 13: Рекомендация № 1 для Армении: Содействие в реализации «единого окна»

Описание	Армения демонстрирует твердую политическую приверженность внедрению концепции «единого окна». В этих целях были изданы и утверждены соответствующие постановления Президента и Правительства. В ближайшем будущем будет оказываться поддержка со стороны твиннинг-проекта. Основная трудность в Армении заключается не столько в понимании самой концепции «единого окна», сколько в определении лучших и наиболее эффективных способов ее реализации, внедрения и эффективного функционирования, а также в обмене информацией, не нарушающем существующие правила безопасности. В Армении отсутствует надежная правовая основа для концепции «единого окна», и это серьезное упущение. Впрочем, это отчасти связано с отсутствием четкого видения, какой орган, учреждение и т.д. будет лидером процесса внедрения «единого окна». В этой связи необходимо провести юридический анализ с последующим распределением соответствующих компетенций. В рамках твиннинг-проекта будет проведен сравнительный анализ передовых практик ЕС. После этого сравнительного анализа должно быть определено подходящее учреждение. Без риска вмешательства и дублирования деятельности твиннинг-проекта Армении необходимо предоставить дополнительную поддержку, показав, как работают учреждения, отвечающие за реализацию «единого окна». Это может быть наилучшим образом выполнено непосредственным соседом Армении - Грузией. Речь идет не о преимуществах и т.д. (Армения уже прошла этот этап), а о демонстрации того, как Грузия решала те проблемы и вопросы, с которыми сегодня сталкивается Армения, как все компетенции были объединены в одном учреждении и как концепция «единого окна» была введена в действие. Таким образом, после того, как в рамках сравнительного анализа будут определены лучшие практики ЕС и конкретное учреждение в Армении будет наделено соответствующими полномочиями в установленном порядке, удобный практический образец уже окажется «под рукой», что будет способствовать преодолению барьеров и решению проблем при перераспределении полномочий, интеграции других институтов, учреждений и т. д., и, следовательно, содействовать эффективной реализации концепции «единого окна» в Армении.

Обоснование	Ресурсы / Заинтересованные стороны	Воздействие
Армения приступила к осуществлению комплексной реформы логистического и таможенного секто-	- Координация со стороны НС ТРАСЕКА;	- Определение формальных условий для концепции «единого

ра. Страна получает поддержку через различные мероприятия (гранты, техническую помощь, твиннинг и т.д.). Двусторонняя поддержка, оказываемая Грузией в создании общих рамочных условий для «единого окна», например, финансируемая ЕС, могла бы быть полезной, особенно при условии координации и параллельного осуществления с твиннинг-проектом, в рамках которого выполняется сравнительный анализ. Грузия могла бы поделиться с Арменией опытом в объединении компетенций и функций в рамках единой административной единицы, не нанося ущерба действующим правилам безопасности. Это соответствовало бы рекомендации 2.21 Плана действий.	- Соответствующие правительственные чиновники; - Комитет государственных доходов; - Совет национальной безопасности; - Другие отобранные ключевые заинтересованные стороны.	окна»; - Определение и ввод в действие соответствующего органа / организации; - Уроки, извлеченные из опыта Грузии, позволят ускорить реализацию.

Рекомендация 2: Содействие в реализации концепции экономического оператора

Таблица 14: Рекомендация № 2 для Армении: Содействие в реализации концепции экономического оператора

Описание	Армения осознает важность непрерывного потока товаров и утвердила понятие экономического оператора (вместе с упрощенной процедурой) в качестве политической концепции. В настоящее время в Армении нет правовой основы для реализации концепции экономического оператора, кроме Указа Президента №92 2011 г., в котором Президент изложил принципы упрощенной процедуры для экономических операторов. Понятие экономического оператора будет введено в качестве неотъемлемой части общей реформы таможенного сектора по мере продвижения концепции «единого окна». В связи с этим необходимо заложить принципиальные основы для концепции экономического оператора. Это касается формальных рамок, правовых норм, требований, назначений, мониторинга, контроля и аннулирования льгот экономического оператора, а также фактической реализации, то есть внешней коммуникации, предварительных уведомлений и таможенной очистки грузов для экономических операторов и т.д. Это может быть осуществлено соседом Армении – Грузией. Грузия реализовала концепцию экономического оператора и имеет необходимую правовую базу, технические средства и возможности для эффективной реализации концепции экономического оператора. Таким образом, представители Государственной таможенной службы Грузии могли бы оказать поддержку основным заинтересованным кругам в Армении на двусторонней основе. Для начала можно было бы организовать дискуссии за круглым столом для обмена информацией, а на более поздней и более конкретной стадии придать этому процессу форму целенаправленной технической помощи.

Обоснование	Ресурсы / Заинтересованные стороны	Воздействие
Армения приступила к осуществлению комплексной реформы логистического и таможенного сектора. Страна получает поддержку	- Координация со стороны НС TRACECA; - Соответствующие правительственные чиновники;	- Определение формальных условий для концепции экономического оператора;

через различные мероприятия (гранты, техническую помощь, твиннинг и т.д.). Двусторонняя поддержка, оказываемая Грузией в создании общих рамочных условий для концепции экономического оператора, например, финансируемая ЕС, могла бы быть полезной, особенно при условии координации и параллельного осуществления с твиннинг-проектом, в рамках которого выполняется сравнительный анализ. Грузия могла бы поделиться с Арменией опытом создания и эффективной реализации концепции экономического оператора.	- Комитет государственных доходов; - Совет национальной безопасности; - Другие отобранные ключевые заинтересованные стороны.	- Определение требований к экономическим операторам; - Уроки, извлеченные из опыта Грузии, позволят ускорить реализацию.

Рекомендация 3: Поддержка модернизации Таможенного кодекса

Таблица 15: Рекомендация № 3 для Армении: Модернизация Таможенного кодекса

Описание	Таможенный кодекс Армении потребует комплексного обновления, как только новые режимы будут сформированы и введены в действие. Скорее всего, модернизация таможенного кодекса будет осуществляться в соответствии с принципами пересмотренной Киотской конвенции и соответствующего законодательства ЕС. Необходимо создать рабочую группу и, основываясь на рекомендациях Плана действий и на реальных потребностях и требованиях, идентифицировать области существующего Таможенного кодекса, требующие корректировки, а также определить степень, в которой эти области нуждаются в изменении. После этого первого шага рабочая группа должна выдать рекомендации по внесению изменений в существующий Таможенный кодекс или по разработке нового Таможенного кодекса. В любом случае, Государственной налоговой службе Армении должна быть предоставлена техническая помощь с привлечением группы правовых экспертов, которые проведут анализ и подготовят экспертные рекомендации на первом этапе, а затем отредактируют существующий Таможенный кодекс или разработают новый Таможенный кодекс.	
Обоснование	**Ресурсы / Заинтересованные стороны**	**Воздействие**
Измененный или новый Таможенный кодекс должен упростить все процессы в соответствии с требованиями Киотской конвенцией и законодательством ЕС. Это включает использование современных методик и передовых информационных технологий, отказ от дублирования и устранение ненужных процедур и т.д. Модернизированный Таможенный кодекс будет отражать наиболее современные практики для облегчения торговли, такие как понятие экономического оператора и упрощенного порядка. Таким образом, модернизированный Таможенный кодекс и соответству-	- Комитет государственных доходов; - Органы правосудия / законодательные органы; - Другие государственные должностные лица; - Местные и международные юристы; - Делегация ЕС.	- Прозрачное таможенное законодательство, приведенное в соответствие с международными и европейскими стандартами; - Внедрение современных методик и использование информационных технологий; - Более эффективная процедура таможенного контроля.

ющие новые процедурные правила, несомненно, будут способствовать обеспечению непрерывного трансграничного потока грузов. Эта рекомендация соответствует рекомендациям №№ 1,1, 1,5, 1,6, 1,7, 1,8, 1,9, 1,11, 2,5 Плана действий и позволяет объединить их в рамках одного направления помощи.		

Рекомендация 4: Присоединение к Конвенции ООН о транзитной торговле внутриконтинентальных государств

Таблица 16: Рекомендация № 4 для Армении: Присоединение к Конвенции ООН о транзитной торговле внутриконтинентальных государств

Описание	Конвенция ООН «О транзитной торговле внутриконтинентальных государств» 1965 года устанавливает основные принципы в пользу не имеющих выхода к морю государства. Они варьируются от предоставления доступа к морю и портам до обеспечения транзита и принципа наибольшего благоприятствования. Не имеющие выхода к морю государства в соответствии с данной Конвенцией пользуются привилегиями, которые в противном случае должны быть согласованы в рамках двусторонних и многосторонних соглашений. Указанная Конвенция устанавливает минимальные принципы, а это означает, что на ее основе могут быть заключены последующие соглашения, и после ратификации Конвенция может служить в качестве правовой основы для таких дальнейших двусторонних и многосторонних соглашений. Армения не присоединилась к Конвенции о транзитной торговле внутриконтинентальных государств, и необходимо проанализировать причины этого неприсоединения в качестве первого шага, а затем продемонстрировать преимущества и (если таковые имеются) недостатки присоединения соответствующим заинтересованным сторонам в Армении и начать процесс обсуждения. Это может быть сделано в рамках специализированного семинара или миссии TAIEX, по запросу властей Армении в адрес ЕС. Как только процесс обсуждения окажется на "правильном" пути, то есть Армения будет готова рассмотреть присоединение к Конвенции, должна быть оказана дальнейшая помощь. Первым шагом должны стать краткий анализ причин неприсоединения Армении к Конвенции и информационная миссия (например) TAIEX, посвященная этому вопросу.

Обоснование	Ресурсы / Заинтересованные стороны	Воздействие
Присоединение к Конвенции ООН о транзитной торговле внутриконтинентальных государств гарантировало бы некоторые минимальные права для Армении, что, с учетом последних направлений политики Армении (введение собственного флага) могло бы послужить нескольким целям – обеспечению доступа к морю и портам, транзита и принципов наибольшего благоприятствования и т.д. Присоединение может быть полезно для обеспечения этих минимальных принципов (прав) для Арме-	- Совет национальной безопасности; - Органы правосудия / Законодательные орган; - Другие государственные должностные лица; - Эксперты ЕС / миссия TAIEX.	- Обеспечение минимальных прав и привилегий; - Правовая основа для дальнейших двусторонних и многосторонних соглашений; - Укрепление позиции в переговорах.

нии, а перенос правовых норм позволил бы также создать правовую основу для вступления Армении в двусторонние и многосторонние соглашения, развивающие принципы Конвенции. Наконец, Алматинская программа действий направлена на решение аналогичных вопросов, и присоединение к Конвенции придало бы Армении больше веса в дискуссиях. В целом, присоединение к Конвенции ООН для внутриконтинентальных государств будет небольшой, но заметной вехой в устранении барьеров для беспрепятственного потока товаров.		

4.2 Оценка Грузии

4.2.1 Общие замечания

Грузия за последние годы осуществила впечатляющие реформы государственного управления, сектор за сектором, искоренив коррупцию и создав максимально благоприятные условия для бизнеса. Иногда кажется, что Грузия бежит впереди себя и совершает скачки, прежде чем ее к этому подтолкнут, в положительном смысле. В частности, следует упомянуть впечатляющие преобразования в секторе морского судоходства (под флагом Грузии).

Так, новый Таможенный кодекс, несмотря на довольно большой объем, что характерно для таможенных кодексов, отражает современные представления о принципах деятельности таможни и дает пространство для усовершенствований путем указов, которые уже были изданы в большом количестве и уже вступили в силу.

Активное мышление и креативные идеи таможенников по усовершенствованию деятельности таможни всячески приветствуются. Имеется система, в которой сотрудники таможни могут поделиться своими идеями, пожеланиями, проблемами и т.д., и реакция, как правило, бывает незамедлительной. При проведении интервью задавался вопрос о том, что конкретно можно улучшить в соответствующей нормативной базе, и респонденты затрагивали очень четкие и конкретные темы. Все они находятся в процессе решения. Например, нерешенный вопрос о том, когда и где взимать акциз на металлолом, по мнению инициаторов, технически препятствует бизнесу. Целевая группа занимается этим вопросом.

Суда, заходящие в порты Грузии, используют электронные формы FAL, которые пригодны для повторного применения и используются совместно с концепцией «единого окна», в результате чего при входе в порты практически не возникает задержек. Капитан порта назначает причал, и разгрузка судна начинается буквально сразу. В этот момент в работу включаются таможенники и логисты. В Батуми BICT занимается складированием и обработкой грузов, работая рука об руку с таможенными чиновниками, которые находятся на площадке. В настоящее время строится новая зона таможенного оформления.

Реализуется концепция «единого окна», причем это совершенно очевидно. Например, в порту Батуми на площадке работает команда сотрудников таможенных органов, включающая специалистов, таких как технические эксперты, которые проводят проверки транспортных средств, или ветеринары, в дежурном режиме проверяющие скот.

Таможенное оформление может осуществляться в электронном виде заранее, в любом таможенном пункте или на местах, а главный офис таможенного оформления находится недалеко от турецкой границы. Таможня использует систему для экономических операторов с упрощенными таможенными процедурами.

4.2.2 Оценка

Таблица 17: Оценка Грузии

№	Описание	Нормативная база	Перенос	Реализация	Комментарий
1	Принятие предварительных уведомлений о прибытии по форме FAL. Это касается формы №2 FAL по грузам.	Конвенция FAL, ЕК 2010/65; ЕК 2002/65*	Статья 215.3 и 2.15.5 в Налоговом кодексе Грузии предусматривает обязательное предварительное уведомление до прибытия груза. Формы FAL используются в соответствием с Постановлением Председателя Администрации морского транспорта Грузии о правилах для грузинских портов (12.12.2003).	Предварительное информирование является стандартом. Используются формы FAL по грузам.	
2	Предоставление сведений (АИС, SafeSeaNet и т.д.).	ЕК 2010/65, 2002/65*	Правовые нормы по обмену информацией на международном уровне отсутствуют.	Грузия присоединилась к АИС на Черном море.	Национальные правовые нормы для обмена информацией иметь не обязательно, если соответствующие данные предоставляются в рамках такой системы как АИС на Черном море.
3	Электронная подача ВКД, совместимость данных.	ЕК 2010/65, 450/2008 и др.	Статья 4.1 Таможенного распоряжения №993 предусматривает использование электронных деклараций. Для морских перевозок требуется	Система в полной мере реализована.	

№	Описание	Нормативная база	Перенос	Реализация	Комментарий
			коносамент, отсутствие которого предполагает обязательные проверки. Статья 9 Таможенного распоряжения № 993 и Статья 1 Налогового распоряжения № 2274 предписывают использование АСОТД для регистрации товара. Использование АСОТД обеспечивает совместимость данных. Глава VI Налогового распоряжения № 2274 определяет применение ВКД		
4	Концепция «единого окна» в деятельности таможни.	ЕК 2010/65, ВТО Киото и др.	Не было выявлено правовых норм, касающихся концепции «единого окна».	Несмотря на отсутствие законодательных обязательств в отношении концепции «единого окна», на практике она реализуется в Грузии.	
5	Использование таможней (электронной) системы оценки рисков по грузам.	ЕК 450/2008, ВТО Киото и др.	Статьи 28.3 - 28.6 Таможенного распоряжения № 993 регламентируют проведение оценки рисков и использование зеленого и красного коридоров. Критерии оценки риска являются конфиденциальными.	Реализация в полной мере.	
6	Право на обжалование (ad loco) решений таможенных органов	ЕК 450/2008, ВТО Киото.			

№	Описание	Нормативная база	Перенос	Реализация	Комментарий
7	На бесплатной основе (исключения) и предсказуемость таможенных услуг (часы работы и т.д.).	ЕК 450/2008, ВТО Киото.	Эти вопросы регулируются в административном порядке, что можно увидеть на сайте: www.rs.ge (английский перевод пока отсутствует).	Соответствует требованиям.	Необходим перевод содержания веб-сайта на английский язык.
8	Согласованная таможенная номенклатура.	ЕК 450/2008	Статья 8.24 Налогового кодекса определяет использование «Товарной номенклатуры внешнеэкономической деятельности» (ТНК ВЭД) в соответствии с Международной конвенцией о Гармонизированной Системе описания и кодирования товаров.	Реализация в полной мере.	
9	Принятие обеспечений, превышающих одни лишь таможенные пошлины, например, если есть некритичные вопросы в отношении груза.	ЕК 450/2008 ВТО Киото.	Статьи 25, 26 и 27 Таможенного распоряжения №993 регламентирует виды обеспечений и их покрытие. Обеспечение может покрывать несколько платежей, включая потенциальные штрафы. Статьи 53.5.b, 57.2.b (и др.) Налогового распоряжения № 2274 регулируют этот вопрос и предусматривают возможность выпуска под гарантию.	Реализация в полной мере.	
10	Возможность оформления в дру-	ЕК 450/2008	Статья 215.6 Налогового ко-	Имеется возможность пода-	

№	Описание	Нормативная база	Перенос	Реализация	Комментарий
	гих таможенных офисах (оформления, долг).	ВТО Киото.	декса предусматривает возможность оформления груза в пункте пересечения границы или в другом месте.	чи ВКД, уплаты таможенных пошлин и т.д. в любом уполномоченном таможенном офисе.	
11	Выпуск товаров сразу после предоставления обеспечения.	ЕК 450/2008 ВТО Киото.	Статья 59 Налогового распоряжения №2274 регламентирует выпуск товаров.	Реализация в полной мере.	
12	Формализованные документы по мультимодальным перевозкам, регулирующие ответственность.	СМП.			В Грузии для мультимодальных перевозок используется «сквозной коносамент».
13	Наличие упрощенного порядка для уполномоченных лиц / экономических операторов.	ЕК 450/2008 ВТО Киото.	Статья 224 Налогового кодекса предусматривает оформление «Золотого списка» по упрощенной процедуре. Глава XXI Таможенного распоряжения № 993 определяет упрощенную процедуру для «Золотого списка», а Статья 28 о «коридорах» не применяется. Статья 62 Налогового распоряжения № 2274 регламентирует упрощенную декларацию для «Золотого списка».	Реализация в полной мере.	

* с изменениями ЕК 2011/15.

4.2.3 Рекомендации

Никаких конкретных рекомендаций для Грузии как таковых нет. Какие-либо юридические недостатки, которые вели бы к образованию «узких мест» в правовой сфере, отсутствуют. Законодательство Грузии полностью соответствует лучшим международным практикам, описанным в настоящем документе.

Незначительные замечания можно сделать в отношении доступности и прозрачности описания таможенных процедур на английском (и, возможно, на русском) языке, в частности, на сайте Службы доходов Грузии.

Возможная рекомендация для Грузии – больше делиться своим опытом реформирования транспортного и таможенного сектора со своими ближайшими соседями. А опыт накоплен большой, он должен быть общедоступным.

Одним из вопросов, связанных с Грузией, является отсутствие обязательного страхования автотранспортных средств. В связи с этим, грузовики не должны предъявлять страховые документы при въезде на территорию Грузии. Эта сфера требует улучшения, однако сама по себе она не представляет собой узкое место в пунктах пересечения. Скорее, это свидетельствует о недостатке лучшей международной практики, что не является частью настоящего анализа.

4.3 Оценка Молдовы

4.3.1 Общие положения

Представленные в отчете данные по Молдавии основываются на информации двух недавно обнародованных всесторонних отчетах:

- Первый отчет – «Правовая оценка», подготовленный Kocks & Partners в рамках проекта Всемирного Банка по поддержке Правительства Республики Молдова в разработке транспортно-логистической Стратегии (далее именуемый «Доклад Всемирного банка»)
- Второй отчет – «Обзор страны» по Молдове в рамках Отчета о ходе осуществления работ проекта «LOGMOS» в марте 2012 года, который был подготовлен в рамках текущего проекта технической помощи ЕС.

В последнем отчете (далее – «Отчет ЕК») приведен всесторонний анализ транспортно-логистического сектора Молдовы и сформулированы соответствующие рекомендации. Данные отчета полностью соответствуют результатам ранее проведенной оценки и работы проектной команды «LOGMOS» в Молдове.

Являясь взаимодополняющими, указанные материалы имеют всеобъемлющий характер и едва ли оставляют что-либо без внимания в описании текущей ситуации в транспортно-логистическом секторе Молдовы. В них выявлены пробелы в подписании международных конвенций и / или переносе правовых норм ЕС, а также даны подробные рекомендации, которые призваны содействовать Правительству Молдовы в их практической реализации. Как ЕС, так и Всемирный банк представили молдавским властям исчерпывающую картину развития логистики в Молдове как в региональном, так и в национальном ракурсе.

Оба отчета рассматривают вопросы морских перевозок, таможенного обслуживания и мультимодального транспорта, результаты проведенных исследований и предложенные рекомендации полностью одобрены. Таким образом, в рамках настоящей оценки данные указанных отчетов не будут повторяться, а предлагать целевые рекомендации в отношении юридических и институциональных барьеров для мультимодального транспорта и логистики и задачу их интеграции в мастер-план.

Некоторые выводы и рекомендации дополняют представленные ранее рекомендации, что стало возможным благодаря уникальной методологии настоящей оценки, а именно ее полному соответствию планам действий пилотных проектов «LOGMOS», что позволяет провести сфокусированный анализ и предложить необходимые меры. Рекомендации сформулированы по результатам проведенных интервью с заинтересованными сторонами проектов и аналитических исследований.

В числе других важных аспектов, которые были приняты во внимание, – Миссия Европейского Союза по приграничной помощи между Украиной и Молдовой (EUBAM). Миссия EUBAM финансируется ЕС в рамках инструмента европейского соседства и партнерства. Программа развития ООН (ПРООН) действует в роли партнера-исполнителя. Миссия Европейского Союза по приграничной помощи EUBAM начала свою деятельность в ноябре 2005 года в Одессе (Украина). Целью Миссии ЕС является развитие управления пограничными процедурами в Молдове и Украине в соответствии со стандартами Европейского Союза.

В рамках проекта EUBAM в 2012 году началась реализация проекта совместной эксплуатации пограничного перехода Россошаны-Бричень, который стал пилотным проектом совместного управления границами между Молдовой и Украиной в соответствии со стандартами ЕС. Оба пограничных ведомства работают под одной крышей, что облегчает об-

мен информацией, укрепление сотрудничества и в целом более быстрые и эффективные процедуры пересечения границ, а также упрощает обнаружение незаконной деятельности на границе. Кроме того, сферы сотрудничества включают совместные инспекции, совместное патрулирование, применение предварительных уведомлений и совместную оценку риска.

Молдова имеет богатую историю и всегда представляла собой мост с Востока на Запад и с Севера на Юг». В настоящее время это также актуально, учитывая этническое разнообразие страны (румынский, русский, турецкий этносы) и частую смену всевозможных экономических и политических режимов в далекой и новейшей истории. Возможно, это шанс для Молдовы, по аналогии с Грузией, расположенной по другую сторону Черного моря, где осуществлялось и продолжает осуществляться наиболее впечатляющее реформирование государственного сектора и политического устройства.

В силу своего географического положения и непосредственной близости к ЕС, Молдова даже имеет преимущество над Грузией. Молдова могла бы стать интерфейсом между Западом и Востоком, а также Севером и Югом и проводником взаимопонимания. Но для этого Молдова должна явить яркий пример реформы государственного сектора, привлекая товарные потоки и инвестиции не только из соседних стран, но и почти в мировом масштабе.

Первые позитивные характеристики Молдовы при подходе с моря можно отметить в порту Джурджулешть. Несмотря на невысокую пропускную способность, этот порт считается весьма эффективным с точки зрения обслуживания и готовности его администрации к сотрудничеству. Преимуществом порта Джурджулешть является его сравнительно небольшой размер и тот факт, что порт находится в управлении частного оператора. Таможня и портовая администрация расположены в непосредственной близости и, по сообщениям агентов, оформление может осуществляться с помощью «единого окна», поскольку государственные органы тесно сотрудничают не только в силу очевидных географических и физических причин.

Однако это не означает, что никаких улучшений не требуется. В частности, это касается необходимости по-прежнему предоставлять бумажные копии документов при оформлении (вслед за электронными формами FAL), а также неготовности портовых властей и таможни обмениваться данными через объединенные или совместимые базы данных.

Оценка риска осуществляется в электронном виде, и время таможенного оформления сравнительно невелико. Единые бланки SAD используются, но для импорта необходимо представить 6, а для экспорта - 7 дополнительных документов; этот вопрос должен быть решен, среди прочего, в рамках модернизации таможенного кодекса. Для транзитных операций оценка рисков осуществляется «на бумаге», так как система АСОТД требует некоторых обновлений, и, кроме того, необходимо соответствующим образом подготовить персонал.

Несмотря на то, что концепция «единого окна» была юридически узаконена и внедрена, ее практическая реализация забуксовала по той простой причине, что другие органы и учреждения не имеют ресурсов для полноценного участия в процессе реализации: как аппаратно-программного обеспечения, так и людских ресурсов с точки зрения их количества и качества подготовки.

Несмотря на то, что Молдова подписала практически все международные конвенции и внушительное число двусторонних соглашений в области упрощения торговли, сотрудничества, обмена информацией и т.д., в целом прогресс идет очень медленно. Так, в Индексе эффективности логистики Всемирного Банка Молдова занимает 124-ю позицию в рейтинге стран по таможне, 78-ю по международной доставке и 132-е по логистике.

Тем самым, можно сделать вывод о том, что большое внимание должно быть уделено консолидации и эффективной реализации многочисленных международных и двусторонних соглашений, а не ратификации еще большего их числа (подписание соглашения СМП ТРАСЕКА). Имеется ряд конкретных проектов, которые могут быть реализованы достаточно быстро (они приведены в разделе рекомендаций ниже), они являются значимыми с правовой точки зрения. Кроме того, есть, конечно, и другие проекты более технического характера, такие, как приобретение мобильных рентгеновских установок и т.д.

Радикальная реформа продолжается, на данный момент разрабатывается обновленная редакция Таможенного кодекса. Для Молдовы это шанс ввести современный и эффективный, свободный от бюрократии таможенный режим. В то же время Молдове необходимо оказать содействие, где это целесообразно и где может быть получен непосредственный эффект. Это проекты, связанные с электронной оценкой риска для транзитных грузов, планом действий для комплексной реализации концепции «единого окна» и совершенствованием обмена информацией на национальном и международном уровне в целях обеспечения интероперабельности соответствующих баз данных, и это касается не только портовой администрации.

Целенаправленная помощь, как это было предложено, могла бы привести к немедленному улучшению ситуации. Электронная оценка рисков по грузам неизбежно ускорит таможенное оформление и время транзита. Информационный обмен и совершенствование управления рисками будет способствовать законному пересечению грузами границы; концепция «единого окна» потребует концентрации усилий для ее реализации в полном объеме, поэтому составление плана действий и внешняя помощь могли бы быть чрезвычайно полезными для правительства Молдовы.

Понятия экономического оператора и упрощенной процедуры не были ранее включены в Таможенный кодекс. Это серьезное упущение, поскольку упрощенная процедура, применяемая не только на двусторонней основе на некоторых пограничных переходах, но в масштабе всей страны дала бы возможность Молдове воспользоваться всеми преимуществами этой системы.

Создается впечатление некоей характерной тенденции в Молдове: за разработкой правовых норм и их принятием на бумаге не всегда следуют конкретные практические шаги. Имеет место недостаточный институциональный потенциал и нехватка ресурсов в отдельных (но важных) случаях, на фоне развития правовых норм. В качестве примера можно привести концепции «единого окна» и экономического оператора. С другой стороны, некоторые концепции не реализуются из-за отсутствия правовой основы, в частности, концепция экономического оператора и упрощенной процедуры.

Кроме того, необходимо отметить нежелание некоторых государственных органов осуществлять обмен информацией, активно сотрудничать и стремиться к улучшению ситуации, в то время как власти Грузии активно поощряют предложения по усовершенствования таможенных и логистических систем, а предлагаемые улучшения последовательно реализуются. В таких случаях необходимо разработать конкретные правовые положения, с тем чтобы соответствующие органы передавали свою информацию официально: не только на неформальной основе или «по запросу», а в качестве стандартной процедуры. Правовые нормы мотивировали бы государственных служащих вносить предложения по усовершенствованию без, возможно, обоснованного страха потерять работу. Улучшение услуг приводит к увеличению трафика, что выгодно для всех заинтересованных сторон.

4.3.2 Оценка

Таблица 18: Оценка Молдовы

№	Описание	Нормативная база	Перенос	Реализация	Комментарий
1	Принятие предварительных уведомлений о прибытии по форме FAL. Это касается формы №2 FAL по грузам.	Конвенция FAL, ЕК 2010/65; ЕК 2002/65*	По закону использование форм FAL не является обязательным.	Формы FAL используются.	Формы FAL и, в частности, форма №2 по грузам используются портовой администрацией, однако отдельно от таможни. «Совместной» базы данных не существует.
2	Предоставление сведений (АИС, SafeSeaNet и т.д.).	ЕК 2010/65, 2002/65*	Не перенесено.	Не реализуется.	Отсутствие общей базы данных, такой как SafeSeaNet на Черном море (помимо АИС).
3	Электронная подача ВКД, совместимость данных.	ЕК 2010/65, 450/2008 и др.	Частично перенесено. Концепция электронной таможни перенесена не полностью, таможенный кодекс в настоящее время пересматривается.	Таможенный кодекс признает единый административный документ (SAD). Однако в случае ввоза или вывоза грузов через порт Джурджулешть на практике по-прежнему требуются бумажные копии на практике (для портовых властей, не для таможни). Данные между государственными органами передаются только	Суда, заходящие в Джурджулештъ (или их агенты), предварительно направляют портовым властям уведомление в электронном виде. Однако любая информация в электронном виде подкрепляется бумажными копиями. В целом, к данным нет общего доступа, и базы данных не открыты для других государственных

№	Описание	Нормативная база	Перенос	Реализация	Комментарий
				по запросу.	органов. Имеет место двусторонний обмен информацией (в соответствии с программой ВАМ ЕС).
4	Концепция «единого окна» в деятельности таможни.	ЕК 2010/65, ВТО Киото и др.	Перенесено посредством Постановления Правительства 1073/2008 и Постановления Правительства 787/2011, дополняющего 1073/2008.	Реализация концепции «единого окна» еще не завершена.	Практические вопросы являются препятствием для реализации концепции «единого окна». Это нехватка квалифицированных ресурсов в некоторых ключевых ведомствах, таких как службы ветеринарного и фитосанитарного контроля, а также отсутствие необходимого оборудования и программного обеспечения
5	Использование таможней (электронной) системы оценки рисков по грузам.	ЕК 450/2008, ВТО Киото и др.	Перенесено посредством Постановления Правительства 1144/2005.	Электронная оценка рисков до определенной степени реализована, но не для транзитных грузов. Используется система АСОТД-Уорлд).	Транзитные грузы по-прежнему проверяются на основе предоставления бумажной документации. В то время как АСОТД используется на всех пунктах пересечения границ Молдовы, в ней отсутствует программный компонент (NCTS) для транзита. Кроме того, важная

№	Описание	Нормативная база	Перенос	Реализация	Комментарий
					информация автоматически не передается между заинтересованными ведомствами. Миссия EUBAM также предполагает решение этих вопросов.
6	Право на обжалование (ad loco) решений таможенных органов.	ЕК 450/2008, ВТО Киото.	Ст. 273 Таможенного Кодекса.	Полностью реализовано.	Согласно закону, решение должно быть принято в течение 10 дней; этот период представляется достаточно длительным (для простых случаев).
7	На бесплатной основе (исключения) и предсказуемость таможенных услуг (часы работы и т.д.).	ЕК 450/2008, ВТО Киото.	Нет.	Стандартные услуги таможни предоставляются не безвозмездно.	Новый таможенный кодекс отменяет плату за стандартные услуги. Похоже, имеется некоторая путаница с таможенными сборами. Согласно отчету Объединенного штаба ЕС таможенные пошлины были отменены в июне 2010 года (Документ Объединенного штаба ЕПС COM 2011/303), однако таможенные сборы по-прежнему взимаются.

№	Описание	Нормативная база	Перенос	Реализация	Комментарий
8	Согласованная таможенная номенклатура.	ЕК 450/2008	Ст. 221 Таможенного Кодекса, Постановление Правительства 1525/2007.	Полностью реализовано.	
9	Принятие обеспечений, превышающих одни лишь таможенные пошлины, например, если есть некритичные вопросы в отношении груза.	ЕК 450/2008 ВТО Киото.	Ст. 1271 Таможенного Кодекса, Постановление Правительства 1140/2005 и Регламент Таможенной службы 149/2011.	Гарантии могут предоставляться в наличной или признанной безналичной форме и могут быть использованы для покрытия таможенных и других сборов (повторяющихся сборов).	
10	Возможность оформления в других таможенных офисах (оформления, долг).	ЕК 450/2008 ВТО Киото.	Регламент Таможенной службы 214/2011.	Децентрализованное улаживание формальностей возможно.	Несмотря на наличие нормативной базы, практическая реализация требует использования полностью автоматизированных систем, а они внедрены не везде.
11	Выпуск товаров сразу после предоставления обеспечения	ЕК 450/2008 ВТО Киото.		Да.	
12	Формализованные документы по смешанным перевозкам, регулирующие ответственность	СМП.	Нет.	Нет.	Молдова должна подписать СМП ТРАСЕКА.

№	Описание	Нормативная база	Перенос	Реализация	Комментарий
13	Наличие упрощенного порядка для уполномоченных лиц / экономических операторов	ЕК 450/2008 ВТО Киото.	В масштабе всей страны - нет.	В масштабе всей страны - нет.	Молдова в принципе признает концепцию экономического оператора и упрощенной процедуры, но пока не реализовала ее. Она включена в новый Таможенный кодекс.

4.3.3 Рекомендации

Рекомендация 1: Содействие в реализации электронной оценки рисков по транзиту

Таблица 19: Рекомендация № 1 для Молдовы: Электронная оценка рисков по транзиту

Описание	Управление рисками в электронном виде не практикуется, оно все еще осуществляется «на бумаге». Целесообразно предоставить техническую помощь в сфере электронной оценки рисков по транзитным грузам. Она должна включать все необходимые компоненты от аппаратного до программного обеспечения (с внедрением селективного модуля для транзита в системе АСОТД-Уорлд), а также оценку связанных с этим расходов и усилий по сравнению с преимуществами, которые Молдова получит от внедрения электронной оценки рисков. В результате этой помощи должно быть представлено предварительное ТЭО или резюме проекта по реализации электронной оценки риска по транзитным грузам.

Обоснование	Ресурсы / Заинтересованные стороны	Влияние
Текущая ситуация не способствует использованию инструментов упрощения процедур торговли на основе избирательности. Электронная оценка рисков по транзитным грузам позволит ускорить процедуру транзита и, следовательно, сделать транзит через территорию Молдовы более привлекательным, поскольку она будет способствовать бесперебойному движению товарных потоков через границы. Кроме того, ее внедрение стало бы еще одной вехой в усилиях властей Молдовы по модернизации таможенной системы и процедур.	– Таможенная служба; – Логистические компании; – Таможенные брокеры/ агенты; – Флагманская инициатива программы Восточного Партнерства "Интегрированное управление границами"; – Предоставление ТП по преимуществам электронной оценки рисков.	– Эффективные процедуры транзита; – Ускоренный таможенный контроль для надежных транспортных операторов; – Современные упрощенные таможенные процедуры для транзита; – Соответствие нормативным требованиям; – Увеличение объемов перевозок; – Повышение уровня безопасности на границе; – Сокращение времени и затрат для таможенных органов и экономических операторов.

Рекомендация 2: Техническая помощь в реализации концепции «единого окна»

Таблица 20: Рекомендация № 2 для Молдовы: ТП в реализации концепции «единого окна»

Описание	Хотя юридически и фактически концепция «единого окна» реализуется с в 2008 года на всех пунктах пересечения границы, в Молдове она затормозилась по причинам, лежащим вне зоны контроля таможенных органов, поскольку были приняты изменения в законодательстве, дающие полномочия другим ведомствам по осуществлению контроля на границе. Это ветеринарные и фитосанитарные службы и учреждения, не имеющие достаточных ресурсов, оборудования и программного обеспечения для реализации электронного обмена информацией с таможней. Таким образом, это напрямую влияет на деятельность таможенной службы, и необходимо оценить возможные варианты поддержки таможенных органов Молдовы в обеспечении персоналом смежных служб и их оснащении необходимыми аппаратно-программными средствами. Проект должен оценить ситуацию на ме-

	стах, выявить основные препятствия на пути эффективной реализации концепции «единого окна», оценить ресурсы и квалификацию персонала, объем необходимого обучения и финансовые затраты, необходимые для улучшения ситуации. План действий конкретизирует дальнейшие шаги.

Обоснование	Ресурсы / Заинтересованные стороны	Влияние
Концепция «единого окна», безусловно, является важной вехой в обеспечении бесперебойного прохождения грузопотоков. Нормативные требования были изменены, однако возникли препятствия в практической реализации. Они должны быть выявлены, оценены и преодолены, поскольку концепция «единого окна» является неотъемлемой частью современных таможенных процедур.	– Таможенная служба; – Министерство сельского хозяйства; – Логистические компании; – Таможенные брокеры / агенты; – Предоставление ТП, в результате которой будет разработан план действий.	– Более эффективное таможенное оформление и процедуры пересечения границ; – Соответствие с нормативными требованиями; – Меньше бюрократии; – Увеличение объема перевозок.

Рекомендация 3: ТП в создании системы управления таможенными рисками и центра распространения информации

Таблица 21: Рекомендация № 3 для Молдовы: ТП в создании Центра управления таможенными рисками

Описание	Управление рисками была введено Постановлением Правительства 1144/2005, однако, до сих пор, несмотря на частичную реализацию, жизненно важная информация не распространяется наиболее эффективным способом путем распределения рисков. Двусторонние усилия способствуют улучшению ситуации, но надлежащая система распространения информации должна быть институциализирована на национальном и международном уровне. Ситуацию могло бы улучшить создание в рамках таможенной службы специализированного подразделения по определению таможенных рисков и обмену информацией (в национальном и международном масштабе). В рамках целевого проекта ТП необходимо проанализировать и оценить возможности создания такого информационного подразделения в рамках таможенной службы, которое будет заниматься определением рисков распространением информации среди местных таможенных органов, а также сотрудничать и обмениваться информацией на международном уровне. Кроме того, необходимо оценить затраты, необходимые для обучения сотрудников и закупки аппаратно-программных средств. Необходимо учитывать и далее развивать результаты и достижения инициативы EUBAM.

Обоснование	Ресурсы / Заинтересованные стороны	Влияние
Создание центра / механизма определения (обновления) рисков и распространения информации соответствует смыслу и целям Постановления Правительства 1144/2005, поскольку это неотъемлемый компонент современных таможенных процедур и международного сотрудничества. Специальное подразделение	– Таможенная служба; – Логистические компании; – Другие правоприменяющие ведомства; – Представители правительственных структур; – Флагманская инициатива программы Восточного	– Повышение эффективности таможенного контроля; – Сокращение числа проверок и времени ожидания для законного пересечения границы; – Увеличение целенаправленности проверок;

(центр), несомненно, позволило бы сделать пограничный контроль более эффективным и, следовательно, увеличить скорость законного пересечения границ. Таким образом, это вмешательство будет способствовать непрерывному прохождению грузопотоков.	Партнерства "Интегрированное управление границами"; – Предоставление ТП.	– Развитие сотрудничества на местном и международном уровне; – Расширение использования информационной разведки; – Совершенствование посттаможенного аудита; – Предоставление результатов стратегической разведки и практической статистики представителям правительственных и высшему руководству.

Рекомендация 4: Техническая помощь в разработке нового Таможенного кодекса и его практической реализации

Таблица 22: Рекомендация № 4 для Молдовы: ТП в разработке нового Таможенного кодекса

Описание	В 2010-2011 годах группа международных экспертов помогала Таможенной службе Молдовы, осуществив сравнительный анализ Таможенного кодекса от 2000 года и Киотской конвенции с составлением таблиц соответствия. По результатам из этого анализа была предложена разработка нового Таможенного кодекса в соответствие с пересмотренной Киотской конвенцией и применяемым в ЕС законодательством. Рабочая группа была создана в сентябре 2011 года, первый проект кодекса должен быть завершен в начале 2013 года. Потребуется помощь для подготовки реализации положений нового Таможенного кодекса.	
Обоснование	**Ресурсы / Заинтересованные стороны**	**Влияние**
Новый Таможенный кодекс призван упростить все процессы, в соответствии с требованиями Киотской конвенции и законодательства ЕС. Это предполагает использование современной методики и передовых информационных технологий; устранение дублирующих и ненужных процедур. Новый кодекс будет отражать самый современный практический опыт, позволяющий упростить торговлю, в частности, концепцию экономических операторов и упрощенной процедуры. Таким образом, новый кодекс и соответствующие новые процедурные правила будут способствовать интеграции Молдовы в ЕС и, несомненно, позволят обеспечить бесперебойное прохождение грузов через границы.	– Таможенная служба; – Логистические компании; – Таможенные брокеры и агенты; – Представители правительственных структур; – Правовые институты; – Предоставление ТП.	Создание прозрачных правовых норм, приведенных в соответствие с международными стандартами и стандартами ЕС; Внедрение современных методик и использование информационных технологий; Повышение эффективности таможенного контроля; Увеличение трансграничного трафика; Привлечение экономических операторов.

4.4 Оценка Украины

4.4.1 Общие замечания

Благодаря своему географическому положению Украина имеет огромный потенциал превращения в крупный транзитный центр. Однако, любые реформы государственного сектора в Украине требуют деликатного подхода. Имеется целый ряд докладов о транспортной системе Украины с целенаправленной критикой ее недостатков. Предлагаемая оценка Украины концентрируется на позитивных аспектах и предлагает пути их дальнейшего развития. Оценка основана на положениях нового Таможенного кодекса, который на момент написания настоящего отчета был подготовлен, прошел слушания в Раде и быть введен в силу указом Президента в мае 2012 года.

Новый Таможенный кодекс необходимо рассматривать с учетом национальной специфики Украины. В целом, это удачная попытка модернизации таможенной системы, особенно что касается пересечения границы в морских портах.

Таможенный кодекс не охватывает все принципы, описанные в настоящем исследовании, но это и не обязательно. Основные положения законодательных актов в Украине уточняются, определяются и регулируются более подробно посредством указов. Предлагаемая оценка показывает, что большинство принципов и требований учитываются. Но политика должна предшествовать принятию любого закона, а эффективные меры по реализации должны его сопровождать.

Это как раз та сфера, где система в Украине может быть улучшена. В двустороннем соглашении о бюджетной поддержке со стороны ЕС были установлены определенные ключевые показатели эффективности, такие как значительное снижение проверок контейнеров, внедрение электронного декларирования (и контрольные показатели для оценки эффективности его реализации). Украина реагирует на это путем изменений в нормативной сфере и соответствующих распоряжений в надежде, что ситуация улучшится и показатели будут выполнены.

ЕС также поддерживает инициативы Украины проектами технической помощи (один из примеров - EUBAM), а также, до определенной степени, проект «LOGMOS», а также последние проекты, направленные на реформирование транспортного сектора.

Украина работает иначе, по сравнению с Западной Европой. Изменения сверху часто воспринимаются с сонной невозмутимостью, без энтузиазма, и вяло осуществляются на региональном и местном уровнях. Это утверждение тем более верно, если изменения на высшем политическом уровне основаны на компромиссе с ЕС, а не на политическом убеждении, что эти конкретные изменения были бы благоприятны для соответствующей отрасли. Изменения в Украине должны инициироваться снизу и параллельно подкрепляться на уровне местной политики, и затем централизованно координироваться в целях обеспечения единообразной реализации.

Положительная сторона заключается в том, что новый Таможенный кодекс, по всей видимости, принимается всерьез. Возможно, его содержание еще не дошло до всех уголков Украины, но в средствах массовой информации проходило его активное обсуждение, а все государственные и частные организации были проинформированы о новом кодексе и ждали его вступления в силу со сдержанным оптимизмом.

Основные принципы (рассматриваемые в настоящем отчете) нашли отражение в новом Таможенном кодексе:

- Концепция «единого окна»;
- Электронная подача деклараций;

- Существенное сокращение таможенных формальностей;
- Электронная система оценки рисков;
- Регламентированные таможенные услуги;
- Право апелляции ad loco;
- Концепция экономических операторов и упрощенной процедуры оформления (без детализации);
- Возможность предоставления обеспечения в различных формах.

Потребуется немало усилий для реализации только этих принципов в масштабе всей Украины.

Что касается морских портов, то на местах функционируют устоявшиеся структуры. Они, пожалуй, не являются самыми эффективными в настоящее время, но они существуют давно и пережили различные политические изменения. Теперь они работают в современных политических условиях, и до сегодняшнего дня им удалось сохранить последовательность в своих предложениях. Конечно, в этой связи высказываются критические мнения, утверждающие, что изменения и модернизация (кроме технических усовершенствований) не затронули основных портов Украины.

Возможно, эта критика обоснована, но в то же время – и автор данного отчета испытал это на личном опыте – портовые администрации, портовые учреждения, капитаны и диспетчеры портов были вынуждены работать в размытых правовых условиях, поскольку центральное правительство не принимало необходимых законов и нормативных актов. В результате сформировался другой подход, основанный на личных связях, и порты продолжали функционировать. Есть множество примеров, когда администрация порта, государственный орган контроля портовой деятельности и / или капитан порта действовали без полной юридической поддержки и «решали вопросы» на основании своего капитанского опыта и, следовательно, личного доверия друг к другу. Примером может служить «разрешение на выход» капитана порта (однако этот вопрос не входит в объем настоящего отчета).

С учетом этих обстоятельств, а иногда и радикальных политических изменений, кристально прозрачная система, действующая в большинстве европейских портов, труднореализуема в Украине.

Что касается прибытия, украинские порты используют формы FAL, так что любое судно, входящее в территориальные воды Украины, направляет уведомление в электронном виде в порта захода. Форма FAL № 2 используются для грузовых перевозок. По словам импортеров и логистических компаний (интервью), после этого агент или таможенный брокер связывается с администрацией и организует «местное содействие». В некотором смысле, это выглядит как неофициальная версия «единого окна»: у агента налажены связи с соответствующими органами порта, и как только документы оформлены, судно направляется в порт для швартовки, таможенного контроля и урегулирования формальностей. Не вдаваясь в подробности, это платная услуга, местный агент помогает всем.

Это не означает, что система не может или не должна быть улучшена. Например, несмотря на то, что Украина присоединилась к Конвенции МДП, некоторые таможенники просто не знают, как обращаться с формой Т1. Таможенные брокеры и таможенники просто не всегда в курсе последних изменений, даже если они соответствуют законодательству, и это излишне замедляет процесс оформления.

Электронные декларации были введены и применяются с 2009-2010 гг., и распределение грузов по красным и зеленым коридорам, по большей части, реализуется на практике. Однако до сих пор есть требования, которые, несмотря на частичное продвижение в не-

которых областях (например, оценка рисков, красный и зеленый коридоры), препятствуют непрерывному прохождению товарных потоков. Одним из таких препятствий представляется фактическое признание электронных деклараций, по сравнению с бумажными.

Количество документов, необходимых в рамках существовавшего таможенного режима для экспедирования грузов и их оформления в портах, довольно обременительно. Необходимо было представить следующие документы:

- Три оригинала коносамента, подписанных и пропечатанных получателем с обратной стороны;
- Распоряжения отправителя о назначении украинской компании в качестве грузополучателя определенного контейнера (если коносамент "TO ORDER");
- Копия договора купли-продажи;
- Оригинал счета с переводом на русский или украинский языки;
- Копия упаковочного листа с переводом на русский язык;
- Копия сертификата происхождения, сертификата качества;
- Нотариально заверенная копия сертификата безопасности и здоровья;
- Копия предварительного уведомления (ПУ);
- Оригинал доверенности экспедиторской компании на получение, экспедирование и доставку контейнера (№) с указанием точных наименований товаров на русском языке и их кода согласно ТН ВЭД;
- Оригинал или копия письма получателя, подтверждающего свою готовность получить контейнер и пройти таможенное оформление;
- Копия карточки аккредитации компании-получателя в региональном таможенном управлении
- Оригинал сертификата соответствия (при необходимости);
- Для грузов растительного происхождения: оригинал фитосанитарного сертификата, оригинал фумигационного сертификата, копию импортного карантинного разрешения.

А также, если применимо:

- Для ветеринарных грузов:
  - Оригинал ветеринарного сертификата с переводом на русский или украинский;
- Для опасных грузов:
  - Копия сертификата качества и безопасности с переводом на русский или украинский язык;
  - Копия подтверждения анализов с переводом на русский или украинский язык; «аварийная карточка» на русском или украинском языке;
  - Оригинал страхового полиса для перевозки контейнера из порта Одессы к месту разгрузки;
  - При необходимости, письменное обоснование или разрешение от Министерства экологии и природных ресурсов Украины;

- Копия договора на утилизацию тары и упаковки грузов (для порта Ильичевск).

Этот перечень можно продолжить, по утверждению таможенного чиновника, до 65 документов. С вступлением в силу нового Таможенного кодекса эти требования, по крайней мере, на бумаге, канут в лету. Перечень новых требований сокращен до минимума - 3 документов, и один из них будет подтверждением оплаты таможенных пошлин и сборов.

4.4.2 Оценка

Таблица 23: Оценка Украины

№	Описание	Нормативная база	Перенос	Реализация	Комментарии
1	Принятие предварительных уведомлений по формам FAL (Форма №2 по грузам).	Конвенция FAL, ЕК 2010/65; ЕК 2002/65*	Ст. 78 Кодекс торгового мореплавания Украины.	Применяются формы FAL.	Хотя формы и используются, но сначала они направляются капитану порта, который передает информацию диспетчеру порта, а тот, в свою очередь, имеет дело с таможней. Это приводит к задержкам.
2	Предоставление сведений (АИС, SafeSeaNet и др.).	ЕК 2010/65, 2002/65*	Нет.		Украина не подписалась на использование системы АИС.
3	Электронная подача ВКД, совместимость данных.	ЕК 2010/65, 450/2008 и др.	Глава 94, ст. 194 (предварительное уведомление), ст. 248, 257 (2), 259, 264 (12) и часть 4 ст.335 регулируют предоставление сведений в электронной форме.	Не реализовано.	Одно из препятствий заключается в том, что согласно старому Таможенному кодексу декларацию может подавать только украинский импортер. Кроме того, отсутствует необходимое программное и аппаратное обеспечение. Новый Таможенный кодекс позволяет «декларанту» подавать

№	Описание	Нормативная база	Перенос	Реализация	Комментарии
					уведомление в электронном виде. Для морского транспорта это по-прежнему проблематично.
4	Таможенная концепция «единого окна».	ЕК 2010/65, ВТО Киото и др.	НТК: Ст.319 (4), ст. 319 регламентируют сотрудничество с другими службами и организацию «единого окна».	Не реализовано.	В одном из украинских портов реализуется проект создания «единого окна» в тестовом режиме.
5	Использование таможней (электронной) системы оценки рисков по грузам.	ЕК 2010/65, ВТО Киото и др.	НТК Ст. 361-363	Не реализовано.	Необходимо программное обеспечение и обучение персонала.
6	Право на апелляцию (ad loco) для импортеров.	ЕК 450/2008, ВТО Киото.	НТК Ст. 24-30 и 52(4).	Реализовано.	
7	На бесплатной основе (исключения) и предсказуемость таможенных услуг (часы работы и т.д.).	ЕК 450/2008, ВТО Киото.	Раздел VIII НТК декларирует бесплатность таможенных услуг. Режим работы определяется нормативным актом. Ставки определяются ст. 247 (2) НТК, и устанавливаются Национальным банком Украины (НБУ) ежедневно.	Уже реализовано, до вступления НТК в силу	На практике существует несколько способов оформления морских грузов.
8	Согласованная таможенная номенклатура.	ЕК 450/2008, ВТО	НТК: Раздел IV	Реализуются улучшения (6+2).	Украинская классификация грузов приводится в соответствие с Международной Гармонизирован-

№	Описание	Нормативная база	Перенос	Реализация	Комментарии
					ной системой описания и кодирования товаров. ВТО использует 8 цифр, в Украине раньше было 10 цифр, теперь 6+2.
9	Принятие обеспечений, превышающих одни лишь таможенные пошлины, например, если есть некритичные вопросы в отношении груза.	ЕК 450/2008, ВТО Киото.	Раздел X НТК, Ст. 306-315, в частности, ст. 309(4)	В процессе реализации.	Даже старые правила предусматривали обеспечение, но оно должно было точно соответствовать сумме сборов. Новая версия имеет большую гибкость в этом вопросе, и обеспечение может охватывать разные платежи.
10	Возможность оформления в других таможенных офисах (оформление, долг).	ЕК 450/2008, ВТО Киото.	НТК Ст. 247 (3)	Возможность имеется, но в отсутствие электронных интерфейсов эффективность будет сомнительной.	Реализация состоится после того, как Украина будет охвачена электронной системой. См. выше, реализация по мере реформирования.
11	Выпуск товаров после предоставления обеспечения?	ЕК 450/2008, ВТО Киото.	НТК: Раздел III, Ст. 52.	Уже реализуется.	Несмотря на реализацию, имеются факторы, которые могут задерживать выпуск товаров.
12	Формализованный документ мультимодальной перевозки, регулирующий ответственность.	СМП.	Нет.		
13	Упрощенная процедура для автори-	ЕК 450/2008,	НТК: Глава 2, Ст.15.	Пока не реализуется.	Несмотря на наличие

№	Описание	Нормативная база	Перенос	Реализация	Комментарии
	зованных лиц / экономических операторов.	ВТО Киото.			определений экономического оператора и упрощенной процедуры, их целесообразность должна быть проверена.

* изменения в ЕК 2011/15. ** НТК = Новый Таможенный кодекс.

4.4.3 Рекомендации

Настоящие рекомендации предполагают, что новый Таможенный кодекс вступит в силу в ближайшем будущем.

Рекомендация 1: Пилотный проект по созданию таможенного офиса по принципу «единого окна» в Сухом порту «Евротерминал», Одесса

Таблица 24: Рекомендация № 1 для Украины: Пилотный проект по внедрению «единого окна» в Одессе

Описание	Как можно увидеть на примере портов ЕС и других портов, таможенное оформление в порту по принципу «единого окна» имеет большое значение. В распоряжении порта имеется информация, которая, будучи доступной таможне, позволяет ускорить оформление. В рамках предлагаемого пилотного проекта «LOGMOS», центр оформления в составе необходимых служб и специалистов в сочетании с таможенным складом и полным спектром логистических услуг стал бы идеальным примером пилотного проекта, который мог бы быть реализован и в других портах.	
Обоснование	**Ресурсы / Заинтересованные стороны**	**Влияние**
Новый Таможенный кодекс предусматривает концепцию «единого окна». Таким образом, возникает обязательство по реализации данной концепции со всем необходимым оборудованием, в т.ч. средствами электронной подачи документов, системой электронной оценки рисков и т.д.	- Администрация порта; - Государственная таможенная служба; - Логистические компании; - Агенты по оформлению грузов; - Предоставление ТП.	- Эффективное таможенное оформление; - Пример для других портов; - Соблюдение нормативных требований; - Увеличение объемов перевозок.

Рекомендация 2: Поддержка (ТП) по разработке подзаконных актов и регламентов в соответствии с новым Таможенным кодексом в отношении экономических операторов и упрощенной процедуры.

Таблица 25: Рекомендация № 3 для Украины: ТП в реализации концепции экономических операторов

Описание	Поскольку положения об экономических операторах и упрощенной процедуре содержатся в новом Таможенный кодексе, их необходимо детально проработать, например, посредством подготовки подзаконных актов и руководства по реализации для персонала на местах, а также проведения обучающих мер. Это может быть организовано в рамках специального проекта ТП или миссий TAIEX. В объем задач необходимо включить краткий обзор Таможенного кодекса (соответствующие положения) в сопоставлении с другими применимыми (аналогичными) режимами и разработку проектов подзаконных актов (ТП) и инструкций или руководств, а также обучение (TAIEX) соответствующего персонала. Эти меры должны охватить основные пункты пересечения морских границ. Потребуется создание электронной базы данных, позволяющей идентификацию в любое время и на любой границе зарегистрированных экономических операторов и их репутационной истории.	
Обоснование	**Ресурсы / Заинтересованные стороны**	**Влияние**
Новый Таможенный кодекс создает правовую основу для	- Делегация Евросоюза; - Государственная таможен-	- Ускорение пересечения границы товарами;

применения упрощенной процедуры для экономических операторов. Для эффективной реализации и достижения желаемых результатов необходимы подзаконные акты, устанавливающие критерии для квалификации в качестве экономического оператора и правила разработки упрощенной процедуры как таковой. Это вполне соответствует тому, как ЕС трактует эффективную реализацию.	ная служба; - Частные операторы; - Электронная база данных; - Консультанты в рамках ТП; - Миссия/-и TAIEX.	- Соблюдение нормативных требований; - Совместимость с концепцией эффективной реализации ЕС; В случае реализации в виде пилотного проекта (в ключевых местах), появятся примеры для подражания.

Рекомендация 3: Создание конкретных показателей эффективности для определенных портов (услуг)

Таблица 26: Рекомендация № 4 для Украины: Показатели эффективности для портовых услуг

Описание	Предлагается осуществить пилотные проекты в портах или инициативу в масштабах всей страны по созданию служб «единого окна», и это должно способствовать улучшению предоставляемых транспортным сектором услуг. Для измерения этого улучшения необходимо установить отправные точки для реализации пилотных проектов, или действий в масштабах всей страны, и, в частности, в основных портах (концепция «до и после»). Затем необходимо ввести подходящие и легко измеримые показатели, например: - Время ожидания на дорогах до причала; - Задержки и время ожидания на причале для прохождения формальностей; - Задержки и ожидание у причала для обработки; - Обработка объемов грузов по видам транспортных единиц (контейнеры, грузовики, вагоны). Необходимо сформулировать эти показатели, установить процедуры учета и контроля, а затем собирать информацию через определенные промежутки времени. Конкретный проект ТП должен поддержать эту инициативу. Таким образом можно было бы также продемонстрировать преимущества в тех местах, где концепция «единого окна» была эффективно реализована.		
Обоснование		**Ресурсы / Заинтересованные стороны**	**Влияние**
Для получения измеримых результатов/последствий необходимо осуществить ряд инициатив и пилотных проектов. Это наилучшим образом достигается с помощью показателей эффективности и контрольных величин (бенчмаркинга/лучшей практики). Что касается услуг порта в области перевозок и «единого окна», они должны быть четко определены, затем необходимо оценить прогресс и, на этой основе, разработать дополнительные меры.		- Администрация порта; - Государственная таможенная служба; - Делегация Евросоюза; - Экспедиторы; - Консультанты; - Электронная база данных.	- Измеряемые показатели; - Примеры успешной реализации в портах - Привлечение частного бизнеса; - Ускорение импорта / экспорта; - Прозрачность показателей эффективности позволяет предпринимать целенаправленное вмешательство.

Рекомендация 4: Твиннинг и круглые столы с участием портовых и таможенных администраций

Таблица 27: Рекомендация № 4 для Украины: Твиннинг с участием портовых и таможенных администраций ТРАСЕКА и других регионов

Описание	Необходимо пригласить представителей, например, портов Балтии (таких как Клайпеда), морской индустрии совместно с представителями портовых и таможенных администраций в Одессу, Ильичевск и т.д., чтобы представить таможенной службе Украины, администрациям портов и частному сектору опыт реализации реформ в других странах и привести примеры положительного воздействия. Это могут быть презентации типа «до и после», демонстрирующие и подчеркивающие выгоды для общества и экономики. В случае позитивного восприятия отобранные должностные лица Украины должны нанести ответные визиты, чтобы воочию убедиться в их успехах. Можно было бы создать целевые группы для подготовки конкретных портовых реформ (см. выше рекомендацию №1) или достичь соглашений о твиннинге.

Обоснование	**Ресурсы / Заинтересованные стороны**	**Влияние**
Опыт портов ЕС, история которых уходит в советскую эру, в реформировании транспортного и таможенного секторов должен быть распространен, у них есть чему поучиться. Разумеется, есть области, где их опыт мог бы пойти на пользу Украине, в частности, на низовом уровне. Это можно использовать для повышения осведомленности в Украине и осознания того, насколько полезна новая система для рядовых индивидумов и для местной экономики, которая, кажется, ищет оправдания того, почему реформы в Украине не работают. Поскольку между Украиной и Грузией действуют судоходные линии, грузинские порты могли бы также предоставить такую возможность.	- Представители зарубежных таможенных администраций; - Представители администраций зарубежных портов; - Представители зарубежных экспедиторских компаний и логистических центров; - Заинтересованные стороны Украины, такие как Государственная таможенная служба и порты; - Служащие порта, связанные с импортом и экспортом; - Заинтересованные представители местной промышленности.	- Образец «как это делается»; - Повышение информированности на местах (Одесса, Ильичевск и др.); - Дополнение к пилотному проекту; - Публичность; - Обмен опытом и идеями.

5 ПРИЛОЖЕНИЕ: СТРАНЫ КАСПИЙСКОГО РЕГИОНА

При анализе Прикаспийского региона были сформулированы некоторые рекомендации, касающиеся более чем одной страны. Поэтому имеет смысл объединить усилия. Это относится и к некоторым из рекомендаций по Черному морю. Таким образом, целесообразно рассмотреть возможность кроссрегионального обмена с Грузией и Турцией по системе «единого окна» и с точки зрения понятия экономического оператора в качестве образца, поскольку эти страны провели и (почти) завершили процессы реформирования в этих областях.

В любом случае, имеющийся опыт следует распространять и использовать, по мере возможности, наиболее эффективным образом. Региональные совещания под эгидой ТРАСЕКА могут использоваться в качестве платформы для обсуждения этих процессов за круглым столом. Для стран Каспийского региона на данный момент имеются две региональные рекомендации, вместе с общей рекомендацией в отношении документа смешанной перевозки (сопоставительный анализ, см. выше).

1. **Круглый стол / Бенчмаркинг по вопросам реализации концепции «единого окна»**

В Турции и Грузии уже внедрена полностью операбельная и наглядная концепция «единого окна».

Круглые столы с участием Турции и Грузии могли бы продемонстрировать странам Каспийского региона, как они пришли к сегодняшней ситуации, их своего рода путь от принятия политических решений до настоящего времени. Таким образом, можно будет проследить все шаги и меры, предпринятые этими странами, в историческом развитии, возникшие проблемы, барьеры, которые им пришлось устранять, извлеченные уроки и т.д.

Азербайджан, а также Грузия, Молдова, Украина и Армения, являющиеся бенефициарами программы Восточного партнерства ЕС FIT IBM, смогут проинформировать о достигнутом статус-кво и выдвинуть на обсуждение самые важные вопросы. «Круглый стол» мог бы инициировать процесс бенчмаркинга в странах ТРАСЕКА, который будет проводить выделенная (юридическая) рабочая группа под эгидой ПС ТРАСЕКА, распространив его на другие страны – Казахстан, Узбекистан, Кыргызстан и Таджикистан. Эта процедура способствовала бы выявлению и выделению недостатков, и это позволило бы осуществить целенаправленное межсекторное вмешательство в соответствующих странах.

Однако эта деятельность должна быть скоординирована с другими программами и мерами, например, ЮСЭЙД, Таможенной службой США, программой Восточного партнерства ЕС и другими, в целях обеспечения согласованного осуществления мер.

2. **Круглый стол / Бенчмаркинг по реализации концепции экономического оператора**

Другой областью, где опыт и знания могут быть транспонированы, является введение упрощенной процедуры для экономических операторов.

Опыт Грузии и Турции в реализации концепции экономического оператора с ее нормативным отражением в упрощенном порядке в рамках нормативно-правовой базы будет полезен Казахстану и Азербайджану, которые недавно приняли новый Таможенный кодекс, и теперь находятся в процессе разработки и принятия подзаконных актов.

Заинтересованные стороны Турции и Грузии могли бы поделиться своим опытом создания правовой базы для концепции экономического оператора и ее практической реализации, что включает способы признания, регистрации, мониторинга и т.д. уполномоченных юридических лиц в качестве экономических операторов, упрощенные процедуры для эко-

номических операторов и ее повседневное применение, а также измеримые последствия, такие как сокращение времени ожидания и т.д.

Этот процесс может быть начат с организации круглого стола силами ПС ТРАСЕКА с последующим проведением соответствующего бенчмаркинга, позволяющего выявить имеющиеся недостатки и тем самым дать возможность для оказания адресной помощи.

Реализация обеих концепций – «единого окна» и экономического оператора - может стать основной повесткой дня для специализированной «правовой рабочей группы», организованной Постоянным секретариатом МГК ТРАСЕКА. Эта группа будет заниматься сопоставлением прогресса, достигнутого в реализации концепций «единого окна» и экономического оператора всеми странами-участницами по сравнению с более продвинутым уровнем как, например, в упомянутых выше Грузии и Турции, а также с передовой международной практикой.

Той же правовой рабочей группе может быть поручено проведение бенчмаркинга в области реализации передовой международной практики в отношении распределения ответственности и других вопросов, относящихся к мультимодальным перевозкам, как обсуждалось выше.

5.1 Оценка Азербайджана

5.1.1 Общие положения

Азербайджан играет ключевую роль с точки зрения железнодорожных, автомобильных и морских маршрутов. Осознавая свое стратегическое значение, Азербайджан приступил к реализации впечатляющих реформ. В частности, парламент Азербайджана недавно принял новый Таможенный кодекс (в 2011 г.). Новый Таможенный кодекс в целом представляет собой современный законодательный акт, в значительной степени соответствующий передовым международным стандартам. Это не означает, однако, что ситуация на местах не может быть улучшена. Имеются некоторые заслуживающие внимания вопросы, основные из которых отмечены в разделе 3 вместе с рекомендациями.

В принципе, новый таможенный режим Азербайджана внедряет современные концепции в национальную законодательную среду, а это значит, что в Азербайджане в настоящее время имеется нормативная база почти для всех режимов («единого окна», экономического оператора, включая упрощенные процедуры, электронной оценки рисков, обмена информацией и т.д.). В настоящее время администрация занимается разработкой, вводом в действие и реализацией подзаконных актов, чтобы эти системы реально заработали.

Это трудоемкий процесс, поскольку он влечет за собой слияние новой системы с исторически сложившейся и поэтому не всегда легко изменяемой административной средой. Тем не менее, изменения происходят, и Государственный таможенный комитет проводит впечатляющую работу по реформированию устоявшихся структур.

Был создан ряд подкомитетов, каждый из которых отвечает за определенный аспект новой нормативной базы. Эти подкомитеты работают в условиях сжатых сроков. Например, что касается концепции «единого окна»; президент принял соответствующую резолюцию в конце 2008 года и создал специальную комиссию по реализации концепции «единого окна». В течение года эта комиссия подготовила комплексную реформу по внедрению концепции «единого окна» во всех основных пунктах пересечения границы – наземных, воздушных и морских.

Эта концепция была позже принята и в настоящее время осуществляется в масштабе всей страны. Первое «единое окно» уже функционирует. В целях предотвращения конфликтов со сферами компетенции других государственных ведомств и органов Государственный таможенный комитет потребовал передать ему основные компетенции в области «единого окна», что позволяет ему реализовывать эту концепцию.

Государственная таможенная служба выполняет сейчас эти «дополнительные» компетенции в рамках своего административного устройства, к ним относятся, например, ветеринарный и фитосанитарный контроль. Это означает, что Государственному таможенному комитет не приходится обращаться к другим органам власти, полагаться на сотрудничество с ними и считаться с заданными ими ограничениями. Это был впечатляющий правовой «трюк», позволивший избежать необходимого в противном случае длительного процесса перераспределения компетенций. Необходимо провести в этой связи дальнейший анализ с целью распространения соответствующего опыта на другие страны, сталкивающиеся с аналогичными проблемами.

Другая концепция, подлежащая реализации, – это концепция экономического оператора и упрощенного порядка. Данный вопрос в настоящее время обсуждается правительством и, принимая во внимание решимость администрации Азербайджана, а также наличие соответствующей нормативной базы, изменения в применяемой в настоящее время системе можно ожидать в ближайшее время.

Однако не все так безоблачно, есть некоторые вопросы, которые требуют внимания. Например, задержки автомобильного и железнодорожного транспорта на границе с Грузией. Учитывая, что официальная документация в основном была согласована обеими странами, что-то еще мешает непрерывному прохождению товарных потоков. Именно поэтому была дана рекомендация изучить этот вопрос в дальнейшем.

Вопросы, подлежащие рассмотрению в этой связи, будут касаться обработки и передачи информации между таможнями Грузии и Азербайджана, а также актуальности следующих двусторонних соглашений: «Красный мост», ж/д станция Буюк-Кашик, Мтквари-Садихли и Джандаргель по автодорогам.

Ответственность в сфере мультимодальных перевозок по-прежнему остается аспектом, требующим улучшения, не только в Азербайджане и Казахстане, но и во всех странах ТРАСЕКА. Это касается вопросов, касающихся ответственности транспортного оператора, процедур, связанных с отказом от груза, изъятием, продажей с аукциона и полного (бесплатного) восстановления и экспатриации товаров. Поступали сообщения о том, что контейнеры чрезмерно задерживаются, простой не оплачивается, или же все контейнеры пропадают, причем правовая основа для их восстановления или получения адекватной компенсации за убытки отсутствует.

Другой вопрос касается обмена данными как на национальном, и на международном уровне (или на двусторонней основе) и гибкости гарантий для таможенных сборов. Оба аспекта могут быть улучшены, в частности, информационный обмен на Каспийском море между Актау и Туркменбаши, с одной стороны, и Баку с другой. Гарантии также могут предоставляться только для одной импортной операции и не могут распространяться (или пополняться) на множественные импортные операции и другие сборы, такие как штрафы и сборы за нестандартные услуги (ветеринарный контроль и т.д.).

В целом, Азербайджан последовательно идет по пути административной реформы, что касается также физической и институциональной модернизации морских организаций. Порт Баку в ближайшем будущем будет перенесен. Морская администрация и портовые власти в целом сотрудничают с другими органами власти и, когда это требуется в соответствии с нормами, власти Азербайджана, как правило, достаточно быстро решают эти вопросы. Можно отметить, например, президентский указ об обмене информацией, способствующий реализации концепции «единого окна» и неизбежного при этом обмена информацией.

5.1.2 Оценка

Таблица 28: Оценка Азербайджана

№	Описание	Нормативная база	Перенос	Реализация	Комментарий
1	Принятие предварительных уведомлений о прибытии по форме FAL. Это касается формы №2 FAL по грузам.	Конвенция FAL, ЕК 2010/65; ЕК 2002/65*	Нет	Да	Формы FAL используются в Бакинском порту в несколько измененном виде (с целью соответствия специфическим требованиям).
2	Предоставление сведений (АИС, SafeSeaNet и т.д.).	ЕК 2010/65, 2002/65*	Глава 7 Таможенного кодекса	Частично	Отсутствие каких-либо совместных баз данных для этого типа обмена информацией на Каспийском море. Глава 7 Таможенного кодекса касается защиты информации и обмена информацией в области таможенного дела.
3	Электронная подача ВКД, совместимость данных.	ЕК 2010/65, 450/2008 и др.	Раздел 1. Общие положения. Глава 1 Таможенного кодекса. Основные положения в статье 8ff.		Электронные и бумажные предварительные уведомления возможны, использование SAD. Данные предоставляются по запросу других органов и в соответствии с двусторонними и международными соглашениями.

№	Описание	Нормативная база	Перенос	Реализация	Комментарий
4	Концепция «единого окна» в деятельности таможни.	ЕК 2010/65, ВТО Киото и др.	Указом Президента 12/2008 утверждена концепция «единого окна», закреплена в Статье 13 Таможенного кодекса 2011 г.	В процессе реализации.	В рамках Государственного таможенного комитета была создана специальная комиссия, отвечающая за реализацию концепции «единого окна»; первые шаги уже были предприняты, основные функции, которые обычно выполняются другими департаментами, переданы Государственному таможенному комитету (ветеринарный, фитосанитарный контроль и т.д.).
5	Использование таможней (электронной) системы оценки рисков по грузам.	ЕК 450/2008, ВТО Киото и др.	Таможенный кодекс, Раздел III -Информационные системы и информационные технологии; Раздел VI, глава 15, статья 100f и глава 7 - Защита и обмен информацией; статья 37 об обмене информацией.	Реализация идет полным ходом.	Специальная комиссия при Государственном таможенном комитете была создана для внедрения электронной оценки рисков в масштабе всей страны.
6	Право на обжалование (ad loco) решений таможенных органов.	ЕК 450/2008, ВТО Киото.	Таможенный кодекс , Раздел IV - обжалование решений сотрудников таможни; глава 9, касающаяся решений таможни.	Да	Несмотря на наличие правовых основ для подачи апелляций, последующие процедуры могут быть обременительными и длительными.

№	Описание	Нормативная база	Перенос	Реализация	Комментарий
7	На бесплатной основе (исключения) и предсказуемость таможенных услуг (часы работы и т.д.).	ЕК 450/2008, ВТО Киото.	Раздел XIII Таможенного кодекса регулирует таможенные сборы и другие меры	Partly.	Стандартные услуги таможни являются бесплатными, часы и режим работы таможни определяются указами и опубликованы (в Интернете).
8	Согласованная таможенная номенклатура.	ЕК 450/2008	Да	Да	Последние изменения ВТО (2002, 2007 и 2011 гг.) были реализованы.
9	Принятие обеспечений, превышающих одни лишь таможенные пошлины, например, если есть некритичные вопросы в отношении груза.	ЕК 450/2008 ВТО Киото.	Раздел XIV Таможенного кодекса. «Таможенные платежи, уплата таможенного долга». Глава 45 - Условия платежей и статья 250 - дополнительные общие положения.	Частично.	Обеспечение может предоставляться как наличными, так и в форме банковских гарантий. Оно может покрывать только пошлины и сборы за одну импортную операцию.
10	Возможность оформления в других таможенных офисах (оформления, долг).	ЕК 450/2008 ВТО Киото.	/	Да.	Политика децентрализации таможенных пунктов реализуется, практически все таможни в Азербайджане подключены к электронным системам.
11	Выпуск товаров сразу после предоставления обеспечения	ЕК 450/2008 ВТО Киото.	Глава 25, статья 162f посвящена выпуску грузов.	Да	При предоставлении гарантии возможен «временный выпуск груза»

№	Описание	Нормативная база	Перенос	Реализация	Комментарий
12	Формализованные документы по мультимодальным перевозкам, регулирующие ответственность	СМП.	Нет.	Нет	Хотя Азербайджан ратифицировал СМП, отсутствует ратификация ряда других документов, что препятствует реализации. Дана ссылка на соответствующие рекомендации.
13	Наличие упрощенного порядка для уполномоченных лиц / экономических операторов	ЕК 450/2008 ВТО Киото.	Раздел VII - Таможенная регистрация, статья 111 предусматривает упрощенную процедуру, статья 32 содержит условия получения статуса экономического оператора.	Частично	Концепция экономического оператора была введена и реализуется; концепция была представлена в правительстве и находится на рассмотрении.

* с изменениями ЕК 2011/15.

5.1.3 Рекомендации

Для Азербайджана подготовлен ряд рекомендаций, направленных на поддержку процесса реформ, а также выявление и устранение - возможно, не в ближайшее время - очевидных барьеров.

Рекомендация 1: Обмен информацией и опытом реализации концепции единого окна и сотрудничество.

Таблица 29: Рекомендация № 1 для Азербайджана: Круглый стол по вопросам реализации концепции «единого окна»

Описание	Концепция «единого окна», при эффективной реализации, а также координации с другими странами (по тем же транспортным маршрутам) может в значительной степени способствовать обеспечению непрерывного прохождения товарных потоков. Азербайджан находится в завершающей стадии реализации концепции «единого окна» в масштабе всей страны. В Турции и Грузии эта концепция уже реализована и действует, и Казахстан планирует двигаться аналогичным путем. Поэтому было бы полезно организовать встречи между этими странами для обмена конкретным опытом, извлеченными уроками, взаимной поддержки, если и когда это необходимо и возможно. Кроме того, «единые окна», расположенные на транспортных маршрутах, проходящих по суше (ж/д и автомобильных) из Казахстана в Актау, затем морем в Баку, а затем по суше (ж/д и автомобильные) в Грузии должны быть в состоянии сотрудничать для решения вопросов транзита. Соответствующая информация может и должна собираться и предоставляться органам власти в других странах, как показано на примере эксплуатации поезда «Викинг» между Литвой, Беларусью и Украиной, а также системы предварительного обмена информацией (PAEIS) между Республикой Молдова и Украиной. Основой этого могут послужить существующие двусторонние соглашения или, если этого будет недостаточно, возможно, в целях реализации потребуются новое многостороннее соглашение. Целью этого процесса является анализ прогресса в реализации концепции «единого окна» в этих странах и, в частности, в Азербайджане, оказание адресной помощи и изучение потребностей в совместном использовании данных, а также создания соответствующей нормативной базы. Начало данному процессу могли бы положить дискуссии за круглым столом с участием представителей таможенных и пограничных служб Таможенную тематику, имеющую отношение к TRACECA, рекомендуется также обсудить в рамках программы Восточного Партнерства "Интегрированное управление границами", которая предусматривает соответствующие направления сотрудничества и механизмы внедрения.

Обоснование	**Ресурсы / Заинтересованные стороны**	**Влияние**
Эффективная реализация концепции «единого окна» имеет большое значение для беспрепятственного товарного обмена. Сотрудничество и обмен данными между органами, использующими «единое окно» в пунктах пересечения границы, также чрезвычайно важны, так как это позволяет уменьшить время ожидания, сократить бюрократию и, следовательно, ускорить процедуры транзита, в частности, для операций паромов и поездов в соответствии с расписанием.	- Государственные таможенные службы (TR, GE, AZ, KAZ); - НС TRACECA (TR, GE, AZ, KAZ); - Эксперты ЕС/ «LOGMOS»: рекомендации для пилотных проектов «LOGMOS»; - Для создания нормативной базы: юристы.	- Передача знаний и опыта по вопросам «единого окна»; - Потенциальное сотрудничество «единых окон» в пунктах пересечения границы; - Нормативная база и очевидная потребность в обмене данными и информацией.

Рекомендация 2: Оценка эффективности пограничного перехода между Азербайджаном и Грузией

Таблица 30: Рекомендация № 2 для Азербайджана: Оценка сухопутного пересечения границы с Грузией

Описание	Наземное пересечение границы между Грузией и Азербайджаном железнодорожным и автомобильным транспортом имеет стратегическое значение и является частью «Шелкового пути». В прошлом осуществлялись финансируемые ЕС проекты технической помощи, например, по опасным грузам, безопасности наземного транспорта и т.д., но на данный момент время ожидания по-прежнему измеряется в часах, а должно составлять минуты. На дороге видны значительные очереди из грузовиков, и поезда также застревают на некоторое время. Рекомендуется обеспечить анализ и мониторинг ситуации на местах на постоянной основе. Имеется ряд двусторонних соглашений, а именно «Красный мост», ж/д станция Буюк-Кашик, Мтквари-Садикли и Джандаргель по дорогам, часть из которых ратифицирована, а часть - нет. На первом этапе будет проверена актуальность этих соглашений, и если все или некоторые из этих соглашений будут сочтены по-прежнему актуальными, то будут проанализированы причины, почему те не были ратифицированы или же были ратифицировали, но не реализованы, или, в случае их осуществления, эффективность реализации в среднесрочной и долгосрочной перспективе. На основе этого должно быть проведено исследование для выяснения причин, почему пограничный переход между Грузией и Азербайджаном функционирует все еще не столь эффективно, как мог бы при мониторинге функционирования конкретного пограничного пункта. Инструментами этого могут быть интервью, визиты на местах, бенчмаркинг и т.д., наряду с аналитическим исследованием. На основе полученных результатов простой план действий по конкретной процедуре пересечения границы должен быть предложен и согласован соответствующими заинтересованными сторонами. В качестве платформы для этого можно использовать регулярные совещания рабочих групп TRACECA / «LOGMOS» (так, меры таможенной тематики, связанные с проектом блок-поезда «Silk Wind», обсуждались с бенефициарами в ходе заседаний «LOGMOS», вопросы упрощения процедур торговли, связанные с пересечением границ, освещались на мероприятиях TRACECA, отчет о процедуре пересечения границы по Красному мосту, подготовленный в апреле 2013, предоставлялся бенефициарам по запросу). Таможенным органам рекомендуется для применения практики бенчмаркинга использовать платформу Всемирной таможенной организации, разработанной ВТО[1],

Обоснование	Ресурсы / Заинтересованные стороны	Обоснование
Этот автомобильный и железнодорожный пограничный переход может стать эталоном пересечения границы для региона в целом, если удастся улучшить его эффективность. Существуют двусторонние соглашения, которые частично были ратифицированы, но необходимо проанализировать, позво-	- Государственная таможенная служба GE и AZ; - Флагманская инициатива программы Восточного Партнерства "Интегрированное управление границами" - Технические эксперты (в области таможни, логистики и	- Повышение эффективности; - Сокращение времени ожидания; - Содействие непрерывному прохождению товарных потоков; - Повышение конкурен-

[1] Руководство по применению бенчмаркинга в таможне, используемое членами ВТО, доступно для изучения здесь:

http://www.wcoomd.org/en/topics/facilitation/resources/~/media/9B1DD9F2E8A94169860D28181A7CB16F.ashx

лили ли они добиться желаемого эффекта, и если нет, то почему. Если получится усовершенствовать этот автомобильный и железнодорожный пункт пересечения границы, это будет не только способствовать непрерывному прохождению товарных потоков, но и в перспективе может стать образцом пограничного перехода для других.	транспорта); - Эксперты «LOGMOS» по вопросам упрощения торговли / правовые эксперты - Юристы; - Чиновники ЕС.	тоспособности региона; - Позиционирование в качестве модели для пересечения границы.

Рекомендация 3: Техническая помощь – содействие Азербайджану в реализации концепции экономического оператора

Таблица 311: Рекомендация № 3 для Азербайджана: Бенчмаркинг в области внедрения концепции экономического оператора

Описание	Новый Таможенный кодекс (2011 г.) предусматривает введение концепции экономического оператора и упрощенной процедуры. Таким образом, Азербайджан располагает нормативной базой для практической реализации концепции экономических операторов и упрощенной процедуры. При Государственном таможенном комитете была создана специальная комиссия, недавно была подготовлена рекомендация для правительства Азербайджана. Для практической реализации правовых норм потребуется ряд подзаконных актов, с тем, чтобы соответствующие органы могли эффективно и на основе полученных компетенций реализовать концепцию экономического оператора и упрощенного порядка. Несколько проектов технической помощи либо реализуются в настоящее время либо были недавно завершены, и было бы целесообразно оценить уровень их реализации и соответствие текущей ситуации с точки зрения имеющихся эталонов. Таким эталоном в случае с Азербайджаном с учетом культурных и географических особенностей может служить Турция. После проведения бенчмаркинга может быть оказана конкретная помощь, там, где она имеет большое значение и где можно достигнуть быстрого эффекта, например, при разработке подзаконных актов и при дальнейшей реализации концепции экономического оператора, наряду с индивидуальными тренингами.

Обоснование	Ресурсы / Заинтересованные стороны	Воздействие
Понятие экономического оператора и связанная с ним упрощенная процедура, при эффективной реализации, несомненно, является одним из важнейших факторов обеспечения непрерывных товарных потоков. Таким образом, усилия по поддержке азербайджанских властей в практической реализации концепции экономического оператора вполне оправданы. Азербайджан является в этом процессе лидером на Кавказе и в Каспийском регионе, и успешная реализация концепции экономического оператора и упрощенной процедуры сможет служить моделью для других, которая в дальнейшем может быть использована в качестве ориентира для восточных соседей Азербайджана.	- Государственная таможенная служба, комитет по вопросам эко-экономического оператора; - Технические эксперты (в области таможни, логистики и транспорта); - Правовая рабочая группа ТРАСЕКА; - Чиновники ЕС.	- Повышение эффективности таможенного оформления; - Сокращение времени ожидания для экономических операторов; - Сокращение бюрократического бремени; - Содействие непрерывному прохождению товарных потоков; - Повышение конкурентоспособности Азербайджана.

5.2 Оценка Казахстана

5.2.1 Общие положения

1 июля 2010 года Республика Казахстан вступила в Таможенный союз с Россией и Беларусью. В связи с этим потребовался существенный пересмотр Таможенного кодекса, и специализированным комитетам поручены различные задачи по подготовке изменений к существующей законодательной базе.

Государственная политика предусматривает определенные сроки, один из которых – наиболее значимый – уже наступил. С 17 июня текущего года все таможенные офисы должны принимать электронные декларации, и вводится обязательное предварительное информирование при ввозе товаров на всей территории страны. Следовательно, в национальном масштабе будут применяться интегрированные ИТ-системы и открытая логистика. Этот срок прошел, и Казахстан, в принципе, внедрил общенациональные системы - одну для транзита и еще одну для импорта.

Специализированный комитет отвечает за реализацию концепции «единого окна». Постановление Правительства №1240/2011 о пунктах пропуска через государственную границу в настоящее время также осуществляется совместно с другим постановлением - о порядке действий пограничных органов. Оба эти постановления предусматривают внедрение концепции «единого окна».

Обмен информацией между органами власти в Казахстан, особенно, если это касается портов, осуществляется «по запросу» и строго конфиденциально. В Казахстане действует закон «Об обмене информацией», принципиально регулирующий обмен данными между ведомствами. К сожалению, этот закон представляется чрезмерно строгим и вынуждает власти использовать информацию строго для выполнения своих задач. Право активного обмена значимой информацией с другими органами власти законом не предусмотрено. В международном масштабе Казахстан делится информацией в соответствии с различными международными, дву- и многосторонними соглашениями, ратифицированными или подписанными.

Система управления рисками в Казахстане основана на использовании общего программного обеспечения, разработанного правительством страны. Конкретные правила и решения способствуют реализации положений Таможенного кодекса. В обязанности специального комитета при Государственном таможенном комитете входит постоянное совершенствование электронной оценки рисков, в частности, обеспечение совместимости данных. Это позитивная тенденция, так как данные подготавливаются таким образом, чтобы они могли использоваться и другими органами власти.

План по реализации концепции «единого окна» содержит некоторые детали, полученные от Всемирного банка и ЕЭК ООН. Необходимость в упрощении, согласовании и стандартизации становится особенно очевидной при взгляде на обширную информацию и многочисленные документы, требуемые для экспорта, импорта и транзитных операций; в среднем необходимо представить 40 документов, 200 отдельных данных, 30 из которых повторяются несколько раз. Процесс модернизации должен облегчить это ненужное бремя, в частности, с использованием концепции «единого окна», автоматизированных систем управления рисками и концепции экономического оператора.

Концепция «единого окна» (SWC) в настоящее время является политической программой, ее реализация поручена специальной рабочей группе. Было принято несколько решений, одно по сотрудничеству между вовлеченными ведомствами, другое – по порядку действий соответствующих органов власти и т.д. На данный момент отсутствует надежная нормативная база для реализации концепции «единого окна», но

рабочая группа по пересмотру Таможенного кодекса в настоящее время прорабатывает этот вопрос.

Реализуемая властями Казахстана и основанная на анализе передовой международной практики Концепция создания интеграционной информационной системы «Единое окно по экспортно-импортным операциям» не упоминает в названии транзита (хотя сама по себе концепция рассчитана и на транзит). Концепция описывает функции, общие требования, участников «единого окна», цели и задачи концепции «единого окна» и т.д.

Что касается концепции экономического оператора и упрощенной процедуры, она находится на завершающем этапе подготовки к реализации. Специализированный комитет готовит рекомендации по принятию решений и других подзаконных актов, детализирующих понятие экономического оператора и упрощенного порядка. Нормативной базой для данной концепции является Глава 6 Таможенного кодекса.

Был принят ряд соответствующих подзаконных актов. В частности, Указ Президента № 213/2012 определяет, что «уполномоченным экономическим оператором» является юридическое лицо, которое соответствует требованиям Статьи 62 Таможенного кодекса, дающей уполномоченному экономическому оператору право воспользоваться упрощениями, предусмотренными в статье 65 Таможенного кодекса. Детали - по крайней мере, частично - приведены в упомянутом президентском указе. Указ № 372/2010 «Об утверждении формы анкеты, реестра уполномоченных экономических операторов и свидетельства о включении в реестр» устанавливает формальные требования.

Актауский международный морской торговый порт (АММТП) приступил к осуществлению всеобъемлющей реформы, которая тщательно контролируется морской администрацией (Министерством транспорта и коммуникаций) в Астане. В настоящее время изучаются и решаются конкретные проблемы, например, относящиеся к сухогрузному терминалу (система контроля, электронный обмен данными и т.д.). Диапазон проблем охватывает как технические (стоянка железнодорожных паромов, обслуживание контейнерных блок-поездов), так и финансовые и организационные вопросы, такие, как отсутствие четких положений о проверке судов (сроки) и т.д.

Действовавшая ранее в Республике Казахстан система считалась чрезмерно обременительной и забюрократизированной. Интервью с представителями автомобильных и железнодорожных перевозчиков свидетельствовали о том, что, несмотря на предпринимаемые в Казахстане активные усилия по улучшению ситуации в пунктах пересечения границы, время ожидания на некоторых пограничных переходах может колебаться от 3 до, в крайних случаях, 15 дней.

Как и в случае с Азербайджаном, в правовой системе Казахстана имеются пробелы в отношении ответственности и компенсации для операторов смешанной перевозки. В особенности это касается казахстанских государственных железных дорог.

В целом, можно сделать вывод о том, что ситуация на местах, в учреждениях, а также нормативная база Казахстана быстро меняются. В то время как казахи охотно обращаются к передовым международным стандартам в большинстве случаев (например, в отношении «единого окна» и экономических операторов), в некоторых других случаях они несколько неохотно принимают международную практику, в том числе, в вопросах электронной оценки риска. Также наблюдается нежелание либерализации монополизированных рынков в соответствии с передовой международной практикой. Порт Джурджулешты в Молдове может служить небольшим, но ярким примером того, как частный сектор может управлять портовыми объектами.

Необходимо оказание адресной поддержки там, где может быть достигнуто воздействие. Так, например, АММТП работает на предельной мощности. Если удастся сокра-

тить время ожидания, больше судов будет причаливать. Ключевые показатели эффективности являются одним из инструментов повышения производительности, еще одним инструментом послужит нормативная база, регулирующая сроки таможенного оформления и обработки судов.

5.2.2 Оценка

Таблица 32: Оценка Казахстана

№	Описание	Нормативная база	Перенос	Реализация	Комментарий
1	Принятие предварительных уведомлений о прибытии по форме FAL. Это касается формы №2 FAL по грузам.	Конвенция FAL, ЕК 2010/65; ЕК 2002/65*	/	/	Используются формы, аналогичные формам FAL.
2	Предоставление сведений (АИС, SafeSeaNet и т.д.).	ЕК 2010/65, 2002/65*	Нет.	Возможно, в ближайшем будущем.	Информация не собирается и / или не является доступной для других ведомств. Предоставляется только по запросу. Однако АММТП реализует концепцию «единого окна» совместно с таможенной службой. Процесс идет, подготовлена конкретная рекомендация. Кроме того, имеется явное отсутствие портовой ассоциации с участием транспортного бизнеса
3	Электронная подача ВКД, совместимость данных.	ЕК 2010/65, 450/2008 и др.	Постановление 889/2011 о Таможенном кодексе Таможенного союза и Статья 16 Таможенного кодекса Казахстана. По-	Да в отношении кратких предварительных деклараций. Для их подачи можно пользоваться вебсайтами (www.customs.kz и	Это касается только автомобильного транспорта. Аналогичная программа должна быть разработана и для других видов транс-

№	Описание	Нормативная база	Перенос	Реализация	Комментарий
			становление 1149/2010 о совместимости данных.	pi.customs.kz).	порта. Теоретически, это должно быть осуществлено с 17 июня 2012 года (утвержденный срок). В настоящее время информация может быть предоставлена только по запросу. Имеется положение о том, что «любая» информация может быть использована только для целей таможенных органов. Что касается совместимости, соответствующие положения содержатся в разделе 5 (4) Регламента 1149/2010 по управлению рисками.
4	Концепция «единого окна» в деятельности таможни.	ЕК 2010/65, ВТО Киото и др.	Пока нет.	В процессе реализации.	Концепция «единого окна» в настоящее время разрабатывается специальной рабочей группой. Для этого требуется соответствующая нормативная база. Была опубликована правительственная концепция «Единое окно по экспортно-импортным операциям», подготовлен проект постановления, в котором

№	Описание	Нормативная база	Перенос	Реализация	Комментарий
					изложены принципы реализации SWC в Республике Казахстан.
5	Использование таможней (электронной) системы оценки рисков по грузам.	ЕК 450/2008 ВТО Киото и др.	Глава 23 / Статья 216ff Таможенного кодекса и Решение 1149 от ноября 2010 года «Об утверждении Правил применения системы управления рисками в таможенных органах Республики Казахстан».	Да.	Таможенные органы Казахстана используют электронную оценку рисков для транзита и импорта. Они разработали свою собственную «автоматизированную систему управления рисками». В будущем, возможно, будет использоваться АСОТД
6	Право на обжалование (ad loco) решений таможенных органов.	ЕК 450/2008 ВТО Киото.	Статья 17 Таможенного кодекса.	Да.	Существует установленный порядок для импортера, грузополучателя и т.д., чтобы подать апелляцию ad loco. Однако эффективность такого обращения сомнительна, поскольку применяются довольно длительные бюрократические процедуры. Апелляции рассматриваются в течение 15 дней. Уязвимые грузы имеют приоритет (живые животные и т.д.).
7	На бесплатной основе (исключе-	ЕК 450/2008 ВТО	Глава 2, Статьи 10 -13	/	В настоящее время взи-

№	Описание	Нормативная база	Перенос	Реализация	Комментарий
	ния) и предсказуемость таможенных услуг (часы работы и т.д.).	Киото.	Таможенного кодекса регулируют формальности, резолюции о вступлении в силу		мается плата в размере, эквивалентном € 60, за документ, подобный SAD; спецуслуги (ветконтроль и т.д.) оплачиваются дополнительно.
8	Согласованная таможенная номенклатура.	ЕК 450/2008 ВТО Киото	Глава 9, Статья 76ff Таможенного кода.	Да.	Товарная номенклатура Казахстана гармонизирована в соответствии с актуальными требованиями ВТО.
9	Принятие обеспечений, превышающих одни лишь таможенные пошлины, например, если есть некритичные вопросы в отношении груза.	ЕК 450/2008 ВТО Киото.	Статья 143f Таможенного кода.	Да.	Обеспечение может быть в денежной форме и в виде банковских гарантий. Гарантии могут покрывать импортные таможенные пошлины по одной или нескольким сделкам, а также штрафы и пени.
10	Возможность оформления в других таможенных офисах (оформления, долг).	ЕК 450/2008 ВТО Киото.	Местоположение таможенных органов установлено Таможенным кодексом и соответствующими правилами.	Да, в процессе.	Существуют автоматизированные ИТ-системы по транзиту и импорту, к которым подключены таможни по всему Казахстану. Формальности и уведомления могут быть урегулированы децентрализованно.

№	Описание	Нормативная база	Перенос	Реализация	Комментарий
11	Выпуск товаров сразу после предоставления обеспечения	ЕК 450/2008 ВТО Киото.	Глава 20 Таможенного кодекса, Статья 183ff регулирует таможенный контроль и формальности по выпуску груза	В принципе да.	Для очистки груза требуются некоторые документальные формальности (подтверждение оплаты и т.д.). Здесь есть возможности для совершенствования. Гарантия сама по себе не обуславливает выпуска товара.
12	Формализованные документы по смешанным перевозкам, регулирующие ответственность	СМП	Нет. Отдельные положения Таможенного кодекса регулируют обязательства, например, Статья 328 «Ответственность перевозчиков»	Нет.	В Казахстане используется коносамент, и ответственность изменяется в зависимости от вида транспорта.
13	Наличие упрощенного порядка для уполномоченных лиц / экономических операторов	ЕК 450/2008 ВТО Киото.	Резолюция 872/2011 Комиссии Таможенного союза и Глава 6 Таможенного кодекса, Статья 61ff. Указ Президента 230/2012, Указ 372/2010 «Об утверждении формы анкеты, реестра уполномоченных экономических операторов и свидетельства о включении в реестр».	В процессе.	Существуют квалификационные критерии для экономических операторов и упрощенной процедуры

* с изменениями ЕК 2011/15.

5.2.3 Рекомендации

Рекомендация 1: Поддержка реализации концепции «единого окна»

Таблица 333: Рекомендация № 1 для Казахстана: Регулярные круглые столы по вопросам реализации концепции «единого окна»

Описание	Концепция «единого окна», при эффективной реализации, а также при условии координации с другими странами (на одних и тех же транспортных маршрутах) может стать одним из важнейших факторов обеспечения бесперебойных товарных потоков. Концепция «единого окна» является центральной концепцией для эффективного продвижения пилотного проекта «Silk Wind», на чем регулярно акцентирует проект технической помощи «LOGMOS». Готовность и участие заинтересованных сторон имеют важнейшее значение для успешной реализации этой концепции. В Казахстане создан специальный комитет, отвечающий за реализацию концепции «единого окна». Казахстан находится в такой же ситуации, как и Азербайджан, для которого уже было рекомендовано организовывать встречи между странами для обмена практическим опытом, извлеченными уроками, взаимной поддержки, если и когда это необходимо и возможно. Кроме того, офисы «единого окна», расположенные на транспортных маршрутах, состоящих из автомобильных и железнодорожных участков по территории Казахстана в Актау, с морским переходом в Баку, а затем наземных (автомобильные и железнодорожных) участков в Грузии, должны быть в состоянии сотрудничать по вопросам транзита. Соответствующая информация может и должна собираться и быть доступной для государственных органов других стран, как показывает опыт эксплуатации блок-поезда «Викинг» между Литвой, Беларусью и Украиной, а также использования системы обмена предварительной информацией (СОПИ) между Республикой Молдова и Украиной. Основой этого могут послужить существующие двусторонние соглашения или, если этого будет недостаточно, возможно, в целях реализации потребуются новое многостороннее соглашение. Целью этого процесса является анализ прогресса в реализации концепции «единого окна» в этих странах и, в частности, в Азербайджане, оказание адресной помощи и изучение потребностей в совместном использовании данных, а также создания соответствующей нормативной базы. Переговоры заинтересованных сторон за круглым столом, инициированы проектом «LOGMOS», должны проводиться на регулярной основе. Эти заседания за круглым столом с вовлечением таможенных органов возможно организовывать и в дальнейшем в рамках регулярных совещаний ПС ТРАСЕКА.

Обоснование	Ресурсы / Заинтересованные стороны	Воздействие
Эффективная реализация концепции «единого окна» имеет большое значение для беспрепятственного товарного обмена. Сотрудничество и обмен данными между органами, использующими «единое окно» в пунктах пересечения границы, также чрезвычайно важны, так как это позволяет уменьшить время ожидания, сократить бюрократию и, следовательно, ускорить процедуры транзита.	- Государственные таможенные службы (TR, GE, AZ, KAZ); - НС ТРАСЕКА (TR, GE, AZ, KAZ); - Эксперты ЕС/ «LOGMOS»: рекомендации для пилотных проектов «LOGMOS»; - Для создания нормативной базы: юристы.	- Передача знаний и опыта по вопросам «единого окна»; - Потенциальное сотрудничество «единых окон» в пунктах пересечения границы; - Нормативная база и очевидная потребность в обмене данными и информацией.

Рекомендация 2: Оценка эффективности пограничного перехода на морской границе в Актау (АММТП), осуществление оценки «единого окна»

Таблица 34: Рекомендация № 2 для Казахстана: Эффективность пограничного перехода в порту Актау

Описание	Актауский международный морской торговый порт (АММТП) является важнейшим (и единственным) пунктом пересечения морской границы в Казахстане. В отношении порта Актау проводились многочисленные технические исследования, и его модернизация идет полным ходом. Например, последовательно внедряется концепция «единого окна», а также установлен ряд показателей эффективности. С технической точки зрения АММТП уверенно идет по пути превращения в современный и эффективный порт. Однако прохождение грузов, в частности сухих грузов, через границу, по имеющейся информации, по-прежнему занимает длительное время. Необходимо провести анализ фактической эффективности АММТП по сравнению с передовой международной практикой (бенчмаркинг). В качестве действующего эталона можно взять, например, порт Батуми или крупные порты Турции. Отмечается также нежелание сотрудничать с частным сектором в предоставлении портовых услуг. В процессе сравнительного анализа будут выявлены пробелы, что позволит определить, где АММТП отстает от передовой международной практики. На втором этапе анализа необходимо исследовать, даже на высоком уровне, причины этого отставания, которые могут иметь технический, финансовый или организационный характер. Отмечается отсутствие нормативной базы для установления максимального предела времени, в течение которого соответствующие органы (комиссии) должны завершить оформление документов по входящим судам. Критерии для сопоставления могут быть следующими: - время ожидания на рейде до подхода к причалу; - задержки и время ожидания на причале при оформлении; - задержки и время ожидания на причале при обработке судов; - объемы обрабатываемых грузов по видам единиц транспортировки (контейнеры, грузовики, вагоны); - и т.д. В процессе анализа должны быть также рассмотрены правовые пробелы с точки зрения международной практики, в частности в отношении сроков таможенной очистки судов и оформления необходимых документов. Конкретный план действий будет способствовать определению требующих усовершенствования областей, что позволит правительству Казахстана наиболее эффективно сосредоточить усилия и будет также содействовать беспрепятственному прохождению товарных потоков вдоль Шелкового пути. Планы действий по проекту «LOGMOS», связанные с ролкерным и ж/д сообщением по Каспию, содержат рекомендации, соответствующие вышеуказанному предложению, и подлежат реализации соответствующими заинтересованными сторонами. Рекомендации по процедуре пересечению границы, имеющие отношение к пилотному проекту «Silk Wind», также распространяются на участок границы в Актау.

Обоснование	Ресурсы / Заинтересованные стороны	Воздействие
Различные инициативы и пилотные проекты должны предусматривать получение конкрет-	- Портовая администрация; - Государственная таможенная служба;	- Измеримая эффективность; - Дополненная норма-

ных измеримых результатов / эффектов. Лучше всего это достигается с помощью сравнительных показателей эффективности и бенчмаркинга. Что касается портовых услуг в транспортной сфере необходимо внедрять принцип «единого окна», отслеживать результирующий прогресс и, соответственно, разрабатывать дополнительные меры воздействия.	- Экспедиторы; - Технические и правовые эксперты.	тивная база; - Сокращение времени ожидания; - Ускорение экспортно-импортных операций

Рекомендация 3: Техническая помощь – содействие Казахстану в реализации концепции экономического оператора

Таблица 35: Рекомендация № 3 для Казахстана: Бенчмаркинг в области внедрения концепции экономического оператора

Описание	Новый Таможенный кодекс Казахстана (Глава 6 и подзаконные акты) предусматривает введение концепции экономического оператора и упрощенной процедуры. Таким образом, Казахстан располагает нормативной базой для практической реализации концепции экономических операторов и упрощенной процедуры. При Государственном таможенном комитете был создан специальный комитет, который занимается детальной проработкой правил. Для практической реализации правовых норм потребуется ряд подзаконных актов, с тем, чтобы соответствующие органы могли эффективно и на основе полученных компетенций реализовать концепцию экономического оператора и упрощенного порядка. В этом отношении ситуация аналогична ситуации в Азербайджане. Реализуются проекты технической помощи, Казахстан (как и Азербайджан) является бенефициаром Программы Восточного партнерства ЕС по комплексному управлению границами (EAP IBM FIT). Несмотря на предпринимаемые усилия, как и в случае с Азербайджаном, было бы целесообразно оценить уровень реализации концепции экономического оператора и соответствие текущей ситуации с точки зрения имеющихся эталонов. Таким эталоном для Казахстана с учетом культурных и географических особенностей могут служить пороговые величины, определяемые Турцией и Грузией. После проведения бенчмаркинга может быть оказана конкретная помощь, там, где она имеет большое значение и где можно достигнуть быстрого эффекта, например, при разработке подзаконных актов и при дальнейшей реализации концепции экономического оператора, наряду с индивидуальными тренингами

Обоснование	**Ресурсы / Заинтересованные стороны**	**Воздействие**
Понятие экономического оператора и связанная с ним упрощенная процедура, при эффективной реализации, несомненно, является одним из важнейших факторов обеспечения непрерывных товарных потоков. Таким образом, усилия по поддержке властей Казахстана путем проведения анализа, организации обучения и управления базами данных в процессе реализации концепции экономического оператора вполне оправданы.	- Государственная таможенная служба, комитет по вопросам эко-экономического оператора; - Технические эксперты (в области таможни, логистики и транспорта); - юристы; - Чиновники ЕС.	- Повышение эффективности таможенного оформления; - Сокращение времени ожидания для экономических операторов; - Сокращение бюрократического бремени; - Содействие непрерывному прохождению товарных потоков; - Повышение конкурентоспособности Казахстана.

5.3 Оценка Кыргызстана

5.3.1 Общие положения

В 2004 году Кыргызская Республика приняла новый Таможенный кодекс, который явился очень важным законодательным актом, поскольку он направлен на упорядочение таможенных процедур и торговли в соответствии с передовой международной практикой. В частности, из него были удалены главы, посвященные административным и уголовным санкциям, которые будут включены в другие нормативные документы. Новый Таможенный кодекс предусматривает выборочные проверки на основе профилирования и оценки рисков, упрощенные процедуры оформления и содержит требование проведения мониторинга и совершенствования эффективности таможенных операций. Этот Таможенный кодекс в значительной степени базируется на принципах и рекомендациях ВТО и Киотской конвенции.

В 2011 году Правительство Кыргызской Республики одобрило так называемую "Стратегию развития Таможенной службы» на период 2011-2013 гг. и соответствующий конкретный план действий. Основные принципы этого плана действий, среди прочего, включают:

- дальнейшее повышение эффективности в оптимизацию таможенных процедур;
- совершенствование необходимого оборудования и инфраструктуры;
- совершенствование организационной структуры таможенной службы;
- упрощение и повышение прозрачности тарифов;
- управление человеческими ресурсами (в качественном и количественном отношении).

На международном уровне Кыргызстан с 2011 года готовится к вступлению в Таможенный союз с Российской Федерацией, Республикой Казахстан и Республикой Беларусь в рамках Евразийского экономического сообщества. Таможенный Союз, предусматривающий свободное и беспрепятственное движение товаров, капитала и рабочей силы, представляет собой одно из крупнейших экономических объединений в мире.

С 1998 года Кыргызстан является членом ВТО, включен в Общий план действий ЦАРЭС (также предусматривающий упрощение таможенных процедур) и является участником Рамочного соглашения по транзитным перевозкам Организации экономического сотрудничества (ОЭС). Страна заинтересована в свободном движении товаров и упрощении транзитных процедур и развивает межведомственное сотрудничество в рамках борьбы с незаконной деятельностью.

Азиатский банк развития активно поддерживает внедрение в стране «единой автоматизированной информационной системы», а также модернизацию и развитие пунктов пересечения границы.

Таможенные формальности были сокращены до перечисленных ниже 14 документов (в зависимости от вида транспорта и операций – импорт, экспорт, транзит - это значение может варьироваться), что предполагает дальнейшие возможности для улучшения:

- Коносамент / авианакладная от транспортной компании;
- Свидетельство о государственной регистрации;
- Сертификат соответствия от аккредитованного сертификационного органа;

- Сертификат (декларация) соответствия от аккредитованного сертификационного органа;
- Сертификат о происхождении товара из Торгово-промышленной палаты;
- Таможенная декларация от таможенных органов;
- Импортная лицензия Министерства промышленности и торговли;
- Внешнеторговый контракт;
- Счет от экспортера;
- Сертификат безопасности от отраслевых министерств;
- Упаковочный лист от экспортера;
- Подтверждение уплаты таможенных пошлин от таможенных органов;
- Предварительное разрешение на ввоз в случае необходимости (опасные грузы и т.д.);
- Идентификационный номер налогоплательщика.

Могут предъявляться и дополнительные требования, в зависимости от грузов, предназначенных для импорта, экспорта или транзита. Эти требования сформулированы в следующих законах и нормативных актах:

- Закон «О химизации и защите растений», 2003 г.;
- Закон «Об охране окружающей среды», 2004 г.;
- Закон «Об основах технического регулирования», 2004 г.;
- Закон «О карантине», 1998 г., а также
- Закон «О ветеринарии», 2005 г.

«Единое окно» косвенно впервые было отражено в Таможенном кодексе 2004 года путем упрощения процедур и снижения административной нагрузки. В свое время «единое окно» было утверждено рядом законодательных актов, начиная с Указа № 73/2005 "О кредитном соглашении с АБР», который официально привязывал упрощение процедур к условиям кредита АБР. За ним последовали:

- Указ № 464/2007 «О развитии государственной политики в сфере внешней торговли и мерах по совершенствованию экспортно-импортных процедур»;
- Указ № 315/2008 «О Концепции внедрения принципа "единого окна" в сфере внешней торговли Кыргызской Республики»;
- Указ № 76/2009 «О технико-экономическом обосновании проекта внедрения принципа «единого окна» в сфере внешней торговли Кыргызской Республики»;
- Указ № 539/2009 «О создании Государственного предприятия «Центр «единого окна» в сфере внешней торговли».

Республика Кыргызстан имеет хорошо развитую систему на местах для реализации концепции «единого окна». Тем не менее, в докладе ЦАРЭС был отмечен ряд недостатков в Кыргызстане, устранению которых в настоящее время уделяется особое внимание. Основные недостатки заключаются в следующем:

- слабость законодательной базы;
- сложные и устаревшие процедуры пересечения границ и документация;

- отсутствие координации между пограничными ведомствами;
- отсутствие взаимного признания процедур таможенного контроля и таможенных пломб и печатей;
- недостаточно развитые процедуры транзита и системы гарантий.

Принятый в 2011 году План действий предусматривает решение этих проблем. Кыргызстан не имеет выхода к морю и на сегодняшний день не присоединился к Конвенции о транзитной торговле внутриконтинентальных государств. Это является упущением, и Кыргызстану следует рассмотреть преимущества, которые дает внутриконтинентальным государствам данная Конвенция.

5.3.2 Оценка

Таблица 36: Оценка Кыргызстана

№	Описание	Нормативная база	Перенос	Реализация	Комментарий
1	Принятие предварительных уведомлений о прибытии по форме FAL. Это касается формы №2 FAL по грузам.	Конвенция FAL, ЕК 2010/65; ЕК 2002/65*	*Неприменимо, Кыргызстан является внутриконтинентальным государством.*		
2	Предоставление сведений (АИС, SafeSeaNet и т.д.).	ЕК 2010/65, 2002/65*	*Неприменимо, Кыргызстан является внутриконтинентальным государством.*		
2.a	Конвенция о транзитной торговле внутриконтинентальных стран		Не является участником.		
3	Электронная подача ВКД, совместимость данных.	ЕК 2010/65, 450/2008 и др.	Да. Статья 310 Таможенного кодекса 2004 г.	В процессе, что касается обмена данными и совместимости данных.	ЕАД используется для всех таможенных операций, импорта, экспорта и транзита.
4	Концепция «единого окна» в деятельности таможни.	ЕК 2010/65, ВТО Киото и др.	Да. Таможенный кодекс 2004 г. Указы: № 464/2007, 315/2008, 76/2009.	В процессе.	Концепция «единого окна» была представлена в 2005 году и сейчас внедряется на отдельных ППГ.
5	Использование таможней (электронной) системы оценки рисков по грузам.	ЕК 450/2008 ВТО Киото и др.	Да. Таможенный кодекс.	Да. Возможны улучшения.	ЕАИС (Единая автоматизированная информационная система) была внедрена, но полностью обмен данными (в основ-

№	Описание	Нормативная база	Перенос	Реализация	Комментарий
					ном, внешний) еще не реализован. Применяются стандартные каналы (зеленый, оранжевый, красный). Сотрудничество в области совместного использования данных и оценки рисков (на международном и местном уровнях) может быть улучшено.
6	Право на обжалование (ad loco) решений таможенных органов для импортеров.	ЕК 450/2008 ВТО Киото.	Статьи 389-393 Таможенного кодекса.	Да.	/
7	На бесплатной основе (исключения) и предсказуемость таможенных услуг (часы работы и т.д.).	ЕК 450/2008 ВТО Киото.	Статья 33 Таможенного кодекса.	Частично.	Существует символическая плата.
8	Согласованная таможенная номенклатура.	ЕК 450/2008 ВТО Киото	Да.	Гармонизированная система используется с 2002 года.	В 2004 году Кыргызстан присоединился к Международной конвенции о гармонизированной системе (6-значный код).
9	Принятие обеспечений, превышающих одни лишь таможенные пошлины, например, если есть некритичные вопросы в отношении груза.	ЕК 450/2008 ВТО Киото.	Статья 235 Таможенного кодекса.	В определенной степени.	Система, применяемая в Кыргызстане, позволяет предоставлять обеспечение на повторяющиеся поставки, но таможенная пошлина обязательна к

№	Описание	Нормативная база	Перенос	Реализация	Комментарий
					оплате.
10	Возможность оформления в других таможенных офисах (оформления, долг).	ЕК 450/2008 ВТО Киото.	Таможенный кодекс.	В определенной степени.	В местах, где была внедрена электронная система предварительного уведомления, это возможно; политика предусматривает распространение этого опыта на всю страну.
11	Выпуск товаров сразу после предоставления обеспечения	ЕК 450/2008 ВТО Киото.	Статья 299ff Таможенного кодекса.	Частично.	Существует процедура, которой необходимо следовать, но, в принципе, выпуск товаров возможен до окончания таможенного оформления. Установлен крайний срок - 45 дней.
12	Формализованные документы по смешанным перевозкам, регулирующие ответственность.	ОМС.	Транспортная накладная.	/	Используется транспортная накладная.
13	Наличие упрощенного порядка для уполномоченных лиц / экономических операторов	ЕК 450/2008 ВТО Киото.	Таможенный кодекс 2004 года. Указ №. 76/2009.	Частично.	Хотя имеются убедительные доказательства того, что таможенная система в Кыргызстане в настоящее время является рациональной и эффективной, пока нет подтверждения комплексного ре-

№	Описание	Нормативная база	Перенос	Реализация	Комментарий
					гулирования упрощенной процедуры для уполно-моченных экономических операторов.

5.3.3 Рекомендации

В целом, можно отметить впечатляющие улучшения в области снижения административного бремени, внедрения современных методов управления на таможне и применения лучшей международной практики в Республике Кыргызстан

Ниже приведены рекомендации, основанные на проведенном анализе, интервью и личных наблюдениях. Имеются две конкретные рекомендации, касающиеся концепций «единого окна» и экономического оператора:

Рекомендация 1: Принятие вспомогательных подзаконных актов по внедрению концепции «единого окна»

Таблица 37: Рекомендация №1 для Кыргызстана: Подзаконные акты по внедрению единого окна

Описание	Концепция «единого окна» первоначально была представлена с ратификацией Президентом гранта АБР в 2005 году, затем последовал ряд указов и других подзаконных актов. АБР продолжает оказывать поддержку, в основном, в области обеспечения аппаратно-программных средств, а также обучения и наращивания потенциала. Общий свод законодательной базы для внедрения «единого окна» и всех связанных с этим подзаконных актов отсутствует. Существует целый ряд указов и положений Таможенного кодекса 2004 года, прямо или косвенно связанных с «единым окном». Эти документы можно было бы объединить в рамках одного регламентирующего документа, в котором четко оговариваются общие элементы концепции «единого окна», функции, полномочия и обязанности всех заинтересованных сторон. Целевой проект ТП мог бы способствовать формулировке основных положений соответствующей законодательной базы.

Обоснование	**Ресурсы / Заинтересованные стороны**	**Воздействие**
Преимущество состоит в том, что вся концепция «единого окна» может быть комплексно охвачена одним законодательным (правоприменительным) актом. Это позволит упорядочить все функции и компетенции, а также такие вопросы, как обмен данными в местном, двустороннем и многостороннем режиме. Эффективное правовое оформление концепции «единого окна» могло бы стать примером для подражания и способствовать обеспечению беспрепятственного прохождения товарных потоков через границы.	- Государственный таможенный комитет; - Сертифицирующие органы; - Отраслевые министерства (транспорта, окружающей среды, сельского хозяйства, здравоохранения, финансов и т.д.); - Торговая палата; - Частный сектор; - Международные эксперты.	- Эффективная администрация; - Сокращение времени ожидания; - Рост трансграничной активности; - Образец для других стран.

Рекомендация 2: Поддержка внедрения концепции экономического оператора

Таблица 38: Рекомендация №2 для Кыргызстана: Содействие в реализации концепции экономического оператора

Описание	Концепция специальной упрощенной процедуры для уполномоченных экономических операторов сама по себе известна и понятна, но соответствующие меры не принимаются в достаточной мере. Концепция экономического оператора должна внедряться параллельно «единому окну». Это имеет смысл, потому что «единое окно» облегчает бремя для всех, в то время как упрощенный порядок - только для уполномоченных экономических операторов. Для трансграничной торговли должен появиться стимул, и его основой должен стать законодательный акт. В Кыргызской Республике этого пока нет, и на первом этапе поддержка может быть оказана в укреплении понимания упрощенной процедуры для экономических операторов. Соответствующий план действий может быть разработан в рамках Плана действий 2011 г. На втором этапе необходимо перейти к разработке проектов конкретных документов, например, суб-нормативного регулирования более сложного режима «единого окна». Совет сотрудничества тюркоязычных государств мог бы оказать содействие в организации специальных круглых столов и обмена опытом.

Обоснование	**Ресурсы / Заинтересованные стороны**	**Воздействие**
Упрощенная процедура в пунктах пересечения границы для экономических операторов позволяет уменьшить время ожидания и административное бремя и способствует росту приграничной торговли. Примеры в Грузии (наземный и морской пункты пересечения границы в Батуми) свидетельствуют о том, что целые новые отрасли начинают развиваться, когда система является прозрачной, эффективной и свободной от коррупции. Эффективная упрощенная процедура для экономических операторов, несомненно, способна упростить и, соответственно, стимулировать развитие трансграничной торговли и содействовать бесперебойному прохождению потоков товаров. Следовательно, помощь в этом направлении является целесообразной.	- Государственный таможенный комитет; - Законодательство; - Таможенные брокеры, агенты, экспедиторы, страховщики и т.д.; - Турецкие и грузинские эксперты; - Эксперты ЕС.	- Увеличение приграничной торговли; - Повышение эффективности; - Сокращение времени ожидания; - Положительные побочные эффекты (поощрение развития новых отраслей промышленности и торговли).

5.4 Оценка Таджикистана

5.4.1 Общие положения

1 января 2005 вступил в силу в значительной степени измененный и, следовательно, практически новый Таможенный кодекс Республики Таджикистан. Новый Таможенный кодекс приведен в соответствие и основан на обновленной Международной киотской конвенции об упрощении и гармонизации таможенных процедур.

В октябре 2008 года Правительство Республики Таджикистан утвердило двухэтапную реализацию реформы и концепцию развития таможенных органов Таджикистана. Реализация первого этапа осуществлялась с 2009 по 2012 год, он был направлен на дальнейшее приведение действующего национального законодательства в соответствие с международно признанными стандартами и нормами, а также создание надежной таможенной инфраструктуры и введение "единой автоматизированной информационной системы" для таможенных органов. Закон о внесении изменений и дополнений в Таможенный кодекс Республики Таджикистан был принят в 2012 году.

Второй этап реформы (2012-2014 гг.) предусматривает завершение оснащения таможенной инфраструктуры (аппаратно- программного обеспечения) в соответствии с международными стандартами. В частности, в Таджикистане с 2010 года принят и используется ЕАД, как в ЕС. Это позволяет составлять транзитные декларации в странах отправления, обеспечивает надежные механизмы таможенных платежей и облегчает сотрудничество таможенных органов, однако бумажные таможенные декларации до сих пор используются, что должно быть прекращено (это было рекомендовано также в рамках проекта АБР по ЕАИС).

В декабре 2010 года парламент Республики Таджикистан принял решение о присоединении Республики Таджикистан к новой редакции Международной конвенции об упрощении и гармонизации таможенных процедур от 18 мая 1973 (Киотской конвенции).

Республика Таджикистан подписала двусторонние межправительственные соглашения с:

- Кыргызской Республикой о транзитной перевозке грузов автомобильным транспортом (2005 г.);
- Республикой Казахстан о совместном сотрудничестве и взаимной помощи в таможенных делах (1999 г.), а также
- с Азербайджаном о сотрудничестве и взаимной помощи в таможенных делах (2007 г.).

В дальнейшем предполагается подписание двусторонних межправительственных соглашений с Китаем, Кыргызстаном, Узбекистаном и Афганистаном по приграничному сотрудничеству

Масштабный проект АБР, реализация которого началась в 2005 году, содействовавший модернизации таможенной системы и развитию соответствующей инфраструктуры, был завершен в 2012 году. Основные компоненты этого проекта включали:

- подготовку и внедрение таможенными органами Республики Таджикистан «единой автоматизированной информационной системы» (техническую, коммуникационную часть и ПО ЕАИС);
- комплексное обучение персонала;
- развитие и укрепление таможенной инфраструктуры.

В целом, таможенная система Таджикистана претерпела некоторые радикальные процессы реформ, и в настоящее время достигла зрелой стадии общей нормативной и предметной реформы. После завершения целевого проекта АБР потребуются дополни-

тельные усилия, в основном, в поддержку внедрения Единой автоматизированной информационной системы.

Новый Таможенный кодекс обеспечивает надежную нормативную базу для реализации концепций «единого окна» и экономического оператора. Потребуется также принятие соответствующих подзаконных актов и субнормативных режимов. Шаги, предпринимаемые для запуска «единого окна», могут пойти в неправильном направлении: создание государственного унитарного предприятия «Единое окно» едва ли представляет собой наиболее перспективное решение и требует дальнейшего анализа.

Таджикистан не имеет выхода к морю и в июле 2011 года присоединился к Конвенции о транзитной торговле внутриконтинентальных государств (Нью-Йорк, 8 июля 1965 г.)

5.4.2 Оценка

Таблица 39: Оценка Таджикистана

№	Описание	Нормативная база	Перенос	Реализация	Комментарий
1	Принятие предварительных уведомлений о прибытии по форме FAL. Это касается формы №2 FAL по грузам.	Конвенция FAL, ЕК 2010/65; ЕК 2002/65*	*Неприменимо, Таджикистан является внутриконтинентальным государством.*		
2	Предоставление сведений (АИС, SafeSeaNet и т.д.).	ЕК 2010/65, 2002/65*	*Неприменимо, Таджикистан является внутриконтинентальным государством.*		
2.a	Конвенция о транзитной торговле внутриконтинентальных стран		Присоединение с июля 2011 г.	/	/
3	Электронная подача ВКД, совместимость данных.	ЕК 2010/65, 450/2008 и др.	Статьи 63, 72, 81, 124, 127, 131, 132.	Да, частично.	Внедрены упрощенные электронные декларации, функционирует централизованная база данных в Центре ЕАИС, расположенном в центральном офисе Таможенной службы в Душанбе. Подача деклараций в бумажной форме должна быть упразднена.
4	Концепция «единого окна» в деятельности таможни.	ЕК 2010/65, ВТО Киото и др.	Утверждение в декабре 2008 года Государственной программы создания концепции «единого окна».	Частично.	При поддержке АБР и ЕС в Таможенной службе Республики Таджикистан создано и будет функционинровать Государствен-

№	Описание	Нормативная база	Перенос	Реализация	Комментарий
					ное унитарное предприятие «Центр единого окна».
5	Использование таможней (электронной) системы оценки рисков по грузам.	ЕК 450/2008 ВТО Киото и др.	Статья 399 и Глава 52 Таможенного кодекса.	Да.	Стандартные принципы управления рисками применяются и обрабатываются в электронной форме. Степень возможностей совместного использования соответствующей базы данных во внутреннем и внешнем режиме пока не определена.
6	Право на обжалование (ad loco) решений таможенных органов для импортеров.	ЕК 450/2008 ВТО Киото.	Глава 7 Таможенного кодекса.	В определенной степени.	Процедура (простая) обжалования решения таможенных органов применяется, однако сроки принятия решения довольно велики - от 15 дней, если не требуется дополнительная экспертиза, до 2 месяцев.
7	На бесплатной основе (исключения) и предсказуемость таможенных услуг (часы работы и т.д.).	ЕК 450/2008 ВТО Киото.	Статья 347 Таможенного кодекса.	Не полностью.	Таможенные пошлины определены и сборы за таможенное оформление включены в них. Часы работы опубликованы.
8	Согласованная таможенная номенклатура.	ЕК 450/2008 ВТО Киото	Глава 6 Таможенного кодекса; Постановление Правительства №44 2003	Да.	/

№	Описание	Нормативная база	Перенос	Реализация	Комментарий
			года «О принятии Соглашения об общей Товарной номенклатуре внешнеэкономической деятельности Евразийского экономического сообщества»		
9	Принятие обеспечений, превышающих одни лишь таможенные пошлины, например, если есть некритичные вопросы в отношении груза.	ЕК 450/2008 ВТО Киото.	Статьи 160, 179, 377(5), 385 и особенно 387 Таможенного кодекса.	В принципе, да.	Банковские гарантии покрывают не только таможенные пошлины.
10	Возможность оформления в других таможенных офисах (оформления, долг).	ЕК 450/2008 ВТО Киото.	Глава 14 Таможенного кодекса.	Да.	Возможна электронная и, следовательно, децентрализованная подача деклараций.
11	Выпуск товаров сразу после предоставления обеспечения	ЕК 450/2008 ВТО Киото.	Статьи 149 и 164 Таможенного кодекса.	Да.	Выпуск товаров осуществляется при условии выполнения положений Статьи 164 Таможенного кодекса.
12	Формализованные документы по смешанным перевозкам, регулирующие ответственность	ОМС	/	/	Используется транспортная накладная.
13	Наличие упрощенного порядка для уполномоченных лиц / экономических операторов	ЕК 450/2008 ВТО Киото.	Статья 68 Таможенного кодекса.	В процессе реализации.	Соответствующее положение Таможенного кодекса обеспечивает основу для введения упрощенной

№	Описание	Нормативная база	Перенос	Реализация	Комментарий
					процедуры экономических операторов. Требуется принятие специального постановления.

5.4.3 Рекомендации

Рекомендации для Таджикистана касаются четкого понимания и практического внедрения концепции «единого окна» и упрощенной процедуры для экономических операторов. В соответствии с рекомендациями, сформулированными также в рамках проекта АБР, необходимо проведение дальнейших правовых и институциональных реформ и осуществление региональных инициатив в области сотрудничества таможенных органов.

Конкретные рекомендации можно сформулировать следующим образом:

Рекомендация 1: Поддержка в реализации концепции «единого окна»

Таблица 40: Рекомендация №1 для Таджикистана: Поддержка в реализации концепции «единого окна»

Описание	Таджикистан имеет нормативную базу для внедрения концепции «единого окна», есть и политическая поддержка, что позволяет реализовать эту концепцию комплексно. Таджикистан не уклоняются от внедрения лучших международных практик и приступает к осуществлению радикальных реформ. Это может быть продемонстрировано на примере реформы Таможенного кодекса, и, в некоторой степени, создания государственного унитарного предприятия «Единое окно». Однако помимо корпоративной оболочки для «единого окна», которая не является обязательным условием, необходимо прописать уставные обязанности суверенного характера. Насколько это возможно сделать в рамках создания ГУП, необходимо еще проверить. Как только станет понятно, какие функции и компетенции необходимы и в какой степени эти (общественные) функции и компетенции действительно могут эффективно выполняться в рамках государственного унитарного предприятия, потребуется создание комплексной субнормативной базы. Это можно поручить либо указанному ГУП, либо вышестоящей организации. Рекомендуется оказание целевой технической помощи по созданию нормативно-правовой среды для реализации концепции «единого окна» в Таджикистане, оценке предпринимаемых шагов (создание ГУП и т.д.), а также анализу и переносу лучшей международной практики в этом направлении. Необходимо определить первые шаги, в том числе, подготовить техническое задание для формирования полного пакета ТП, включая определение источников программно-аппаратных компонентов, обучение персонала и т.д. Опыт таких стран, как Турция и Грузия, может быть очень полезным.

Обоснование	Ресурсы / Заинтересованные стороны	Воздействие
Поскольку Таджикистан приступил к реализации комплексной реформы, «единое окно», как жизненно важный компонент любого современного таможенного режима, должно базироваться на надежных нормативных принципах. Только если такой институт, как учреждение «единого окна» будет крепко стоять на правовых «ногах», при наличии межведомственного и внешнего сотрудничества и обмена данными, сама концепция «единого окна» как таковая будет работать эффективно и, таким образом, способствовать обеспечению бесперебойного прохождения товарных потоков. Таким	- Соответствующие государственные должностные лица; - Государственная таможенная служба; - Другие избранные заинтересованные стороны; - Эксперты ЕС; - Эксперты в области реализации «единого окна» из Грузии.	- Определение субнормативной базы для концепции «единого окна»; - Определение функций и полномочий; - Более эффективная реализация концепции «единого окна»; - Рост приграничной торговли и снижение времени ожидания.

образом, целесообразно предпринять шаги по анализу проделанной работы, а также разработке дополнительных пакетов помощи.		

Рекомендация 2: Содействие в реализации концепции экономического оператора

Таблица 41: Рекомендация №2 для Таджикистана: Содействие в реализации концепции экономического оператора

Описание	Чего можно добиться с помощью хорошо продуманной концепции экономического оператора, можно увидеть на примере любого пункта пересечения границы в Грузии, в частности морских ППГ и ППГ с Турцией. Новый Таможенный кодекс в Таджикистане содержит очень подробную и прочную основу для введения концепции экономического оператора и упрощенной процедуры. Это прописано в Статье 68 Таможенного кодекса, где также определены основные этапы и условия для введения упрощенной процедуры. Поскольку все это, судя по всему, сформулировано в соответствии с международной практикой, достаточно просто будет подготовить подзаконные акты на базе указанного первоисточника. Однако упрощенная процедура экономического оператора имеет смысл только тогда и в той степени, когда имеется компетентное учреждение, эффективно выполняющее задачи по обеспечению функционирования системы экономического оператора. Следовательно, эти усилия должны быть скоординированы (если не скомбинированы) с мерами по реализации концепции «единого окна». В рамках целевого проекта ТП, силами соответствующего института в Таджикистане на основе первичной нормативной базы Таможенного кодекса должны быть подготовлены подзаконные акты для внедрения и эксплуатации концепции экономического оператора. При этом целесообразно использовать опыт Турции и Грузии.

Обоснование	Ресурсы / Заинтересованные стороны	Воздействие
Тщательно проработанная на базе законодательства концепция экономического оператора, несомненно, будет способствовать обеспечению бесперебойного прохождения товарно-грузовых потоков. Следовательно, усилия в этом направлении вполне оправданны. Грузия могла бы оказать поддержку Таджикистану с использованием ее опыта создания эффективно работающей концепции экономического оператора.	- Соответствующие государственные должностные лица; - Государственная таможенная служба; - Другие избранные заинтересованные стороны; - Эксперты ЕС; - Эксперты из Грузии.	- Определение формальных условий для реализации концепции экономического оператора; - Определение формальных требований для реализации концепции экономического оператора; - Определение процедур для предоставления статуса экономического оператора, отчетности, мониторинга, контроля и т.д.; - Опыт Грузии позволил бы ускорить реализацию.

5.5 Оценка Узбекистана

5.5.1 Общие положения

Узбекистан является "вдвойне" внутриконтинентальным государством, находясь в окружении не имеющих выхода к морю стран. Следовательно, обеспечение эффективности системы узбекского импорта, экспорта и транзита еще более важно, поскольку в большой степени зависит от эффективности соседних стран.

Узбекистан приступил к осуществлению всеобъемлющего процесса реформирования и модернизации. 10 августа 2011 года Президент Республики Узбекистан принял Постановление № ПП-1595 "О мерах по дальнейшему совершенствованию и повышению эффективности государственной деятельности таможенных служб". Оно предусматривает, среди прочего, дальнейшее повышение эффективности в деятельности таможенных органов, упрощение системы платежей, дальнейшее совершенствование таможенной системы путем внедрения современных технологий, управления рисками, предупреждения преступности, а также внедрения персональных целевых показателей и механизмов мониторинга.

Постановление определяет следующие приоритетные направления деятельности для Государственного таможенного комитета:

- обеспечение эффективного таможенного контроля товаров и транспортных средств;
- предупреждение преступности;
- модернизация таможенного администрирования в целом;
- внедрение электронной оценки и управления рисками
- внедрение предварительного электронного декларирования;
- оптимизация импорта, экспорта и транзита;
- антикоррупционные меры;
- внедрение системы мониторинга эффективности и развитие персонала таможенных органов.

В соответствии с этим постановлением и намеченными приоритетными мерами был разработан и в настоящее время осуществляется План действий, направленный на решение первого блока проблем, в частности, предупреждение преступности и координацию функций таможенных органов с другими органами государственной власти и правоохранительными органами. В процессе реализации этого Плана действий были созданы межведомственные рабочие группы по реализации на национальном и региональном уровне. Другая часть Плана действий предусматривает внедрение современных технологий для таможенных органов, включая аппаратно- программное обеспечение.

Кроме того, указанный План действий также служит в качестве правовой основы для двустороннего и многостороннего сотрудничества в области таможенного дела. Государственный таможенный комитет подписал протоколы о предварительном обмене информацией о перемещении товаров и транспортных средств с таможенными органами других стран, таких как Россия, Республика Казахстан, Республика Беларусь, Кыргызская Республики и Республика Таджикистан.

Новая редакция Таможенного кодекса Республики Узбекистан в настоящее время находится в стадии рассмотрения в законодательной палате Парламента Узбекистана. Новый Таможенный кодекс будет служить прочной правовой основой для модернизации узбекской таможенной системы. В нем будут отражены такие современные инструменты, как электронный анализ и оценка рисков, перераспределение и оптимизация функций и полномочий различных таможенных органов и ведомств.

Другое важное изменение в законодательстве Республики Узбекистан отражено в постановлении «О мерах по введению экспортных операций и внедрению механизма по принципу «единого окна» № 305/2011, которое вводит концепцию «единого окна».

На более общем уровне в августе 2011 года в Узбекистане было принято постановление № ПП-1604 «О мерах по устранению бюрократических барьеров и дальнейшему повышению деловой активности», направленное на дальнейшее совершенствование управления и снижение бюрократических препятствий.

Указ Президента № 4453/2011 «О мерах по кардинальному сокращению статистической, налоговой, финансовой отчетности, лицензируемых видов деятельности и разрешительных процедур» предусматривает снижение определенных статистических, финансовых и налоговых требований (включая также импортные и экспортные пошлины). Согласно этому Указу около 17-18% требований всех видов были отменены, и этот процесс будет продолжен. Данные требования касаются также импорта, транзита и экспорта, например, транспортные документы теперь могут быть предоставлены на иностранных языках.

Узбекистан имеет довольно эффективно работающий общественный портал по логистике, расположенный по адресу: http://www.logistika.uz/en/info

Узбекистан является не имеющим выхода к морю государством и присоединился к "Конвенции о транзитной торговле внутриконтинентальных государств".

5.5.2 Оценка

Таблица 42: Оценка Узбекистана

№	Описание	Нормативная база	Перенос	Реализация	Комментарий
1	Принятие предварительных уведомлений о прибытии по форме FAL. Это касается формы №2 FAL по грузам.	Конвенция FAL, ЕК 2010/65; ЕК 2002/65*	*Неприменимо, Узбекистан является внутриконтинентальным государством.*		
2	Предоставление сведений (АИС, SafeSeaNet и т.д.).	ЕК 2010/65, 2002/65*	*Неприменимо, Узбекистан является внутриконтинентальным государством.*		
2.a	Конвенция о транзитной торговле внутриконтинентальных стран		Узбекистан ратифицировал Конвенцию 7 февраля 1996 г.		
3	Электронная подача ВКД, совместимость данных.	ЕК 2010/65, 450/2008 и др.	Частично (Указ, полностью – после введения нового Таможенного кодекса).	Ongoing.	Предусмотрено новым Таможенным кодексом. Указом 18/2012 UP 4455 было введено предварительное декларирование. В декабре 2012 года началась реализация соответствующего пилотного проекта.
4	Электронная подача ВКД, совместимость данных.	ЕК 2010/65, 450/2008 и др.	В процессе реализации.	В тестовом режиме.	Постановлением 305/2011 вводится концепция «единого окна».
5	Использование таможней (электронной) системы оценки рисков по грузам.	ЕК 450/2008 ВТО Киото и др.	Пока нет.	Предпринимаются первые попытки.	Предусмотрено новым Таможенным кодексом. С 2007 года постепенно создается национальная система с централизованной базой данных в Госу-

№	Описание	Нормативная база	Перенос	Реализация	Комментарий
					дарственном таможенном комитете. Постановление № ПП-117 "О дополнительных мерах по дальнейшему развитию информационно-коммуникационных технологий» 2005 года требует от ГТК улучшения обмена информацией. База данных ЕАИС (Единая автоматизированная информационная система) используется рядом государственных органов для обмена информацией. Возможно осуществление международного обмена информацией.
6	Право на обжалование (ad loco) решений таможенных органов для импортеров.	ЕК 450/2008 ВТО Киото.	Да. Статья 190 Таможенного кодекса.	В процессе реализации.	Это предусмотрено статьей 190 Таможенного кодекса. Решения по нарушениям принимаются в течение месяца, в исключительных случаях – в течение 4 месяцев. Указом 18/2012 UP 4455 стандартное время таможенного оформления было сокращено с 10 до 3 дней.
7	На бесплатной основе (исключения) и предсказуемость таможенных услуг (часы работы и т.д.).	ЕК 450/2008 ВТО Киото.	Да. Постановление № 204/1999.	Да, частично.	Постановление № 204/1999 "О ставках таможенных пошлин" регулирует размеры таможен-

№	Описание	Нормативная база	Перенос	Реализация	Комментарий
					ных пошлин. Стандартные таможенные услуги являются бесплатными, за исключением оказываемых в нерабочее время. Часы работы таможни опубликованы.
8	Согласованная таможенная номенклатура.	ЕК 450/2008 ВТО Киото	Да.	Да.	Гармонизированная система была введена Указом Президента №РР-1816/2012.
9	Принятие обеспечений, превышающих одни лишь таможенные пошлины, например, если есть некритичные вопросы в отношении груза.	ЕК 450/2008 ВТО Киото.	Нет. Статья 111 Таможенного кодекса.	Нет.	В соответствии со статьей 111 Таможенного кодекса таможенные платежи могут быть произведены с помощью гарантии третьей стороны или путем перевода надлежащей суммы (только) на счет таможенного органа.
10	Возможность оформления в других таможенных офисах (оформления, долг).	ЕК 450/2008 ВТО Киото.	Частично. Статья 75 Таможенного кодекса.	Частично.	Таможенное оформление производится на местах, определенных для этих целей в принципе, в ближайшей зоне ответственности таможенного органа. Если таможенное оформление осуществляется за пределами таможни, должностные лица должны быть приглашены и размещены бесплатно.

№	Описание	Нормативная база	Перенос	Реализация	Комментарий
11	Выпуск товаров сразу после предоставления обеспечения	ЕК 450/2008 ВТО Киото.	Да. Статьи 17, 166 и др. Таможенного кодекса.	/	После успешного успешного подтверждения произведенной оплаты таможенный орган осуществляет выпуск груза (условно) для свободного обращения или транзита.
12	Формализованные документы по смешанным перевозкам, регулирующие ответственность	ОМС	Да.	Да.	ОМС было подписано в 1998 году, но требуется его подписание всеми участниками, а также дальнейшая разработка документа смешанной перевозки, приемлемого для страховых компаний и пр
13	Наличие упрощенного порядка для уполномоченных лиц / экономических операторов	ЕК 450/2008 ВТО Киото.	Нет.	/	Похоже, что концепция экономического оператора еще не определена и не является частью общей реформы государственного сектора, предполагающей упрощение таможенных процедур. Например, Статья 50 Таможенного кодекса предлагает основу для такого режима. Указ № UP-1871/ 1999 "О дополнительных мерах по стимулированию экспорта" отменил экспортные пошлины и лицензирование для всех видов товаров. Закон об иностранных инвестициях, Нало-

№	Описание	Нормативная база	Перенос	Реализация	Комментарий
					говый кодекс, Постановление № 4453, Постановление № 4455 и т.д. косвенно предусматривают облегчение бремени.

5.5.3 Рекомендации

Для Узбекистана были сформулированы следующие рекомендации - три конкретные, касающиеся концепции «единого окна», оценки рисков и Таможенного кодекса, а также одна общая рекомендация в отношении концепции экономического оператора.

Конкретные рекомендации заключаются в следующем:

Рекомендация 1: Содействие в реализации концепции «единого окна»

Таблица 43: Рекомендация №1 для Узбекистана: Содействие в реализации концепции «единого окна»

Описание	Концепция «единого окна» в Узбекистане осознается и реализуется на практике: она была введена в 2011 году соответствующим постановлением и также освещена в новой редакции Таможенного кодекса. Согласно интервью, а также полученной от ЦАРЭС информации, вопросы институционального строительства, обучения персонала, взаимодействия и обмена данными, внедрения новых технологий, положений Таможенного кодекса и соответствующих подзаконных актов, а также концепции «единого окна» все еще требуют решения в различной степени. Таким образом, необходима целенаправленная техническая помощь. На первом этапе следует пересмотреть рекомендации программы ЦАРЭС «Бизнес-стратегия Государственного таможенного комитета Республики Узбекистан» с точки зрения статуса транспозиции и реализации концепции «единого окна», даже если она там прямо не упоминается. На втором этапе должны быть предложены конкретные меры в поддержку усилий Узбекистана по внедрению «единого окна», в том числе, укрепление институционального потенциала и меры по обучению персонала, а также вопросы, связанные с аппаратно-программным обеспечением (в частности, понимание и использование ЕАД).

Обоснование	**Ресурсы / Заинтересованные стороны**	**Воздействие**
Соответствующая поддержка помогла бы упорядочить усилия Узбекистана в отношении модернизации таможенной системы, а внедрение эффективно функционирующего «единого окна» будет способствовать росту трансграничной торговли и устранению узких мест в пунктах пересечения границ, поскольку формальности будут решаться автоматически и заранее. Это позволит сократить время ожидания и облегчить свободное перемещение грузопотоков.	- Государственный таможенный комитет; - Ветеринарный контроль (Министерство сельского хозяйства); - Государственная инспекция по карантину растений; - Государственный центр стандартизации; - Государственный комитет по охране окружающей среды; - Финансовые учреждения; - Фитосанитарная инспекция; - Эксперты ЕС / ТП.	- Внедрение концепции «единого окна»; - Сокращение времени ожидания; - Снижение административной нагрузки; - Совершенствование таможенного администрирования; - Рост приграничной торговли и деловой активности..

Рекомендация 2: Содействие в реализации концепции экономического оператора

Таблица 444: Рекомендация №2 для Узбекистана: Содействие в реализации концепции экономического оператора

Описание	По результатам анализа анализе не было найдено подтверждения тому, что концепция экономического оператора всесторонне учтена в законодательстве. В применимом законодательстве в настоящее время имеются отдельные положения, затрагивающие концепцию экономического оператора, например, отмена таможенных экспортных пошлин для небольших компаний, и т.д. Однако отсутствует комплексный подход к реализации этой концепции, включающий критерии регистрации экономических операторов, критерии соответствия и т.д. В рамках отдельного проекта имеет смысл проанализировать правовые основы нового Таможенного кодекса и потенциал для внедрения концепции экономических операторов, а также подготовить соответствующие подзаконные акты и нормы. В качестве основы может быть использована Статья 50 Таможенного кодекса (первый абзац). Эта работа должна сопровождаться оценкой и институциональным обзором с точки зрения пригодности института, который будет предоставлять статус экономического оператора и контролировать его.

Обоснование	Ресурсы / Заинтересованные стороны	Воздействие
Концепция экономического оператора при ее эффективной реализации, несомненно, снижает нагрузку на пунктах пересечения границы и, следовательно, способствует бесперебойному прохождению товарных потоков. Она должна идти «рука об руку» с внедрением концепции «единого окна». Следовательно, усилия в этом направлении вполне оправданны, либо в рамках реализации более широкой концепции «единого окна», либо как отдельный проект, но в тесной координации с проектом ТП.	- Государственный таможенный комитет; - Налоговые органы; - Финансовые учреждения (для совместного использования данных и расчетов); - Эксперты Грузии и ЕС.	- Снижение административной нагрузки на пунктах пересечения границы для ЭО; - Сокращение времени ожидания для ЭО; - Рост трансграничной торговли; - Модернизация таможенной системы

Рекомендация 3: Содействие внедрению системы электронной оценки рисков

Таблица 45: Рекомендация №3 для Узбекистана: Электронная оценка рисков

Описание	Используемая система (ЕАИС) потенциально способна обеспечивать обмен данными. Эта система должна быть дополнительно проанализирована с точки зрения ее совместимости с наиболее распространенными международными системами (АСОТД и т.д.). Затем, по результатам предварительного анализа, будут предложены улучшения с учетом национального подхода к обмену данными, однако с преимуществами используемых в международной практике систем. Аналогичные проблемы были отмечены в Казахстане, и, возможно, их следует решать совместно для обеих стран Необходимо разработать план действий, в котором будут перечислены предлагаемые шаги и который позволит заинтересованным сторонам обеспечить внедрение обоснованной оценки рисков на основе обмена данными и их объединения в национальном и международном масштабе.

Обоснование	Ресурсы / Заинтересованные стороны	Воздействие
Электронная оценка риска на основе лучшей международной практики позволяет охватить несколько задач. С одной стороны, она способствует снижению времени ожидания для законного бизнеса и, следовательно, облегчению и стимулированию трансграничного трафика и торговли. С другой стороны, она позволяет целенаправленно выявлять незаконную деятельность, повышая тем самым эффективность пограничного контроля. И, наконец, она способствует укреплению взаимного доверия среди участвующих сторон на национальной, дву- и многосторонней основе, тем самым положительно влияя на смежные области, где также требуется обмен данными и сотрудничество в целях бесперебойного прохождения товарных потоков.	- Государственный таможенный комитет; - Правоохранительные органы; - Кабинет Министров в части одобрения совместного использования данных соответствующими (и непосредственно участвующими) отраслевыми министерствами; - Эксперты ЕС, Грузии, Турции.	- Повышение эффективности пограничного контроля; - Снижение незаконной трансграничной деятельности; - Сокращение времени ожидания для законного бизнеса; - Рост приграничной торговли и деловой активности.

Рекомендация 4: Содействие в реформировании и реализации Таможенного кодекса

Таблица 46: Рекомендация №4 для Узбекистана: Реформа Таможенного кодекса

Описание	Проект нового Таможенного кодекса в настоящее время находится на рассмотрении законодательной власти и, как ожидается, будет введен в действие в ближайшее время. Как и в случае с любым законом или первичным правовым актом, для вступления в силу Таможенного кодекса потребуется принятие подзаконных и нормативных актов, положений и т.д. На первом этапе проекта технической помощи необходимо проанализировать и оценить проект нового Таможенного кодекса, а на втором этапе составить полный список подзаконных актов, предписаний и т.д., необходимых для его ввода в действие. Эта работа должна быть сосредоточена на наиболее важных подзаконных актах и регламентах, таких как концепции «единого окна» и экономического оператора, внедрение электронной оценки рисков и других областях, которые обычно требуют подзаконных актов.

Обоснование	Ресурсы / Заинтересованные стороны	Воздействие
Любое новое законодательство, особенно публичный всеобъемлющий закон типа Таможенного кодекса, требует ряда подзаконных актов для вступления в полную силу. Следовательно, такие жизненно важные понятия, как «единое окно», первичная основа которых содержится в новом Таможенном кодексе, потребуют принятия регулирующих и подзаконных актов. Усилия в этом направлении оправданы, потому что для эффективной работы концеп-	- Государственный таможенный комитет; - Законодательные органы (представители Парламента); - Правовый и таможенные эксперты; - Эксперты ЕС;	- Создание надежной правовой базы для реализации Таможенного кодекса; - Реализация концепции (ЭО, «единого окна») в соответствии с законами и правилами; - Современная законодательная среда позволит привлекать дополнительный бизнес

ций «единого окна» и экономического оператора, а также обеспечения межведомственного сотрудничества и двустороннего и многостороннего обмена данными необходима надежная правовая основа.		(пример Грузи).

6 ИСТОЧНИКИ

В ходе подготовки настоящего отчета были проанализированы различные международные, региональные и местные источники. Были проведены интервью с соответствующими непосредственно заинтересованными сторонами, в частности, с таможенниками в Украине и Грузии, администрациями портов и представителями отрасли.

В отчете использованы следующие первичные и вторичные источники:

Международные источники/ Источники ЕС:

- ЕС/Молдова: Документ Объединенной группы ЕПС COM 2011/303;
- Директива 2010/65 ЕС: Отчетные формальности для судов, прибывающих в и / или выходящих из портов государств-членов;
- Директива 2002/65 ЕС, дополненная Директивой 2011/15 о системе мониторинга и информирования в области морского судоходства ЕС;
- Регламент (ЕК) 450/2008: Таможенный кодекс ЕС (Модернизированный таможенный кодекс);
- Решение 624/2007/ЕС: Разработка программы действий для таможенных служб ЕС («Таможня - 2013»);
- Решения 2004/387/ЕС Европейского Парламента и Совета об интероперабельной доставке услуг общеевропейского электронного правительства;
- Решение 70/2008/ЕС о безбумажной среде для таможни и торговли;
- Сообщение Еврокомиссии и Резолюция Совета о стратегических целях и рекомендациях для политики морского транспорта ЕС до 2018 г.;
- Резолюция Совета ЕС по созданию морского пространства ЕС без внутренних границ;
- Сообщение Еврокомиссии COM (2007) 606 о развитии грузовых перевозок ЕС;
- Рабочий документ Еврокомиссии SEC(2007)1367 Отчет о морских магистралях;
- Пересмотренная Киотская конвенция, WCO;
- Конвенция по облегчению международного морского судоходства (FAL);
- Гаагские правила 1924 г. и Брюссельский протокол 1986 г., Правила Гаага-Висби;
- Конвенция Организации Объединенных Наций о договорах полностью или частично морской международной перевозки грузов («Роттердамские правила»), не вступила в силу;
- ЕС/Молдова: Документ Объединенной группы ЕПС COM 2011/2013.

Региональные источники:

- ТРАСЕКА: СМП - Соглашение по развитию мультимодальных перевозок;
- ТРАСЕКА: Типовой закон о деятельности экспедиторских компаний.

Источники в Азербайджане:

- Таможенный кодекс Азербайджана (2011 г.);
- Указ Президента 12/2008, посвященный внедрению концепции «единого окна»;

- Решение Комиссии Таможенного союза от 18 ноября 2011 г. № 850 "О новой редакции единой товарной номенклатуры внешнеэкономической деятельности Таможенного союза и Единого таможенного тарифа Таможенного союза»;
- Закон Азербайджанской Республики «О доступе к информации»;
- Указ Президента Азербайджанской Республики о применении Закона Азербайджанской Республики «Об электронной торговле».

Источники в Грузии:

- Налоговый кодекс от 17/12/2010, № 3591;
- Морской кодекс Грузии 1997 г., с изменениями;
- Указ № 993/2010 об оформлении и перемещении товаров («Таможенный кодекс»);
- Указ № 994/2010 о процедурах контроля;
- Указ № 996/2010 о налогах;
- Приказ № 2724/2010 Налоговой службы.

Источники в Казахстане:

- Кодекс Республики Казахстан «О таможенном деле в Республике Казахстан» от июля 2010 года;
- Постановление Правительства 1240/2011 о пунктах пересечения границы;
- Концепция создания интеграционной информационной системы «Единое окно по экспортно-импортным операциям»
- Постановление 1149/2010 «Об утверждении Правил применения системы управления рисками в таможенных органах Республики Казахстан»
- Постановление Правительства 2011/870 «Об утверждении Правил прикомандирования в таможенные органы государственных ветеринарно-санитарных инспекторов и государственных инспекторов по карантину растений уполномоченного государственного органа в области ветеринарии и карантина растений»
- Постановление Правительства 2011/387 «Об утверждении Перечня документов, необходимых для принятия решения о предоставлении отсрочки или рассрочки уплаты таможенных пошлин»;
- Постановление Правительства 2007/1317 "О Таможенном тарифе и Товарной номенклатуре внешнеэкономической деятельности Республики Казахстан" (обновление);
- Указ Президента 230/2012 «Об утверждении Методики определения степени выборочности применения мер по предотвращению и (или) минимизации рисков»;
- Постановление правительства 372/2010 «Об утверждении формы анкеты, реестра уполномоченных экономических операторов и свидетельства о включении в реестр»;
- Таможенный союз: Решение Комиссии Таможенного союза 2010/42 «О структуре и форматах электронных копий таможенных деклараций».

Источники в Кыргызстане:

- Таможенный кодекс 2004 г.;
- Постановление № 73/2005 «О кредитном соглашении с АБР»;

- Постановление № 464/2007 «О развитии государственной политики в области международной торговли и мерах по совершенствованию экспортно-импортных процедур»
- Постановление № 315/2008 «О концепции внедрения системы единого окна в сфере внешней торговли Кыргызской Республики»;
- Постановление № 76/2009 «О технико-экономическом обосновании проекта по внедрению принципа единого окна во внешней торговле области Кыргызской Республики»;
- Постановление № 539//2009 "«О создании Государственного предприятия «Центр Единого окна в сфере внешней торговли».

Источники в Молдове:

- Таможенный кодекс Молдовы 1149/2000;
- Постановление Правительства 1073/2008 «Об оптимизации порядка пересечения государственной границы грузовыми и пассажирскими автотранспортными средствами»;
- Постановление Правительства 1144/2005 «Об утверждении Концепции системы управления рисками в Таможенной службе»;
- Постановление Правительства 1525/2007 «Об утверждении товарной номенклатуры»;
- Постановление Правительства 149/2011 об утверждении правил получения и возврата гарантий от юридических лиц;
- Постановление Правительства 214/2011 о порядке таможенного оформления.

Источники в Таджикистане:

- Таможенный кодекс Республики Таджикистан, 2004 г.;
- Закон «О внесении изменений и дополнений в Таможенный кодекс Республики Таджикистан», 2012 г;
- Постановление № 845 Правительства Республики Таджикистан «О проекте Закона Республики Таджикистан «О внесении изменений и дополнений в Таможенный кодекс Республики Таджикистан»;
- Отчет АБР по Таджикистану: Региональный проект по модернизации таможни и развитию инфраструктуры в Таджикистане, Заключительный отчет, 2012 г.;
- Приказ от августа 2008 года № 126 «О Концепции развития посттаможенного контроля товаров и (или) транспортных средств»;
- Приказ от декабря 2008 года № 192 «Об управлении рисками и интеграции в Единой автоматизированной информационной системе (ЕАИС)»;
- Указ Президента от 28 августа 2004 № 1385 «О присоединении к Международной конвенции о Гармонизированной системе описания и кодирования товаров»;
- Постановление Правительства от мая 2003 г. № 44 «Об утверждении Соглашения об общем ассортименте внешнеэкономической деятельности ЕврАзЭС»;

Источники в Украине:

- Проект нового Таможенного кодекса "МИТНИЙ КОДЕКС УКРАЇНИ" от 02.03.2012 (ожидается подписание Президентом в начале мая 2012 г.);

- Транспортная стратегия Украины, Указ №2174 от 20 октября 2010 г.;
- Кодекс торгового мореплавания Украины, в силе;
- Стратегия развития морских портов Украины на период до 2015 г.;
- Проект закона о морских портах в Украине (не вступил в силу).

Источники в Узбекистане:

- Таможенный кодекс Узбекистана, 1998 г.;
- Указ Президента № PP-1595/2011 «О мерах по дальнейшему совершенствованию и повышению эффективности деятельности государственных таможенных органов»;
- Постановление № 305/2011 «О мерах по введению экспортных операций и внедрению механизма по принципу «единого окна»;
- Постановление № PP-1604/2011 «О мерах по устранению бюрократических барьеров и дальнейшему повышению деловой активности»;
- Указ Президента № 4453/2011 «О мерах по кардинальному сокращению статистической, налоговой, финансовой отчетности, лицензируемых видов деятельности и разрешительных процедур»;
- Указ 18/2012 UP 4455;
- Постановление № PP-117/2005 «О дополнительных мерах по дальнейшему развитию информационных и коммуникационных технологий»;
- Постановление № 204/1999 "О ставках таможенных пошлин";
- Указ Президента ПП № PP-1816/2012 «О Гармонизированной системе»;
- Указ № UP-1871/1999 "О дополнительных мерах по стимулированию экспорта";

Отчеты, прочее:

- «LOGMOS»: Обзор страны – Молдова, март 2012 г.;
- Всемирный Банк: Доклад по юридической оценке, Kocks & Co., март 2012 г.
- Справочник ОБСЕ: передовой опыт в области пересечения границ, Февраль 2012 г.;
- Проект «LOGMOS», Вступительный отчет, Июль 2011 г.;
- Проект «LOGMOS», Отчет о ходе осуществления проекта, Октябрь 2011 г.;
- Диалог между Генеральным секретарем ТРАСЕКА и проектом «LOGMOS» на тему «Предложения по практическому сотрудничеству»;
- Проект SASEPOL: Оценка государственных морских организаций, структуры и процедур по реализации соответствующих международных норма, Отчет по Грузии, Февраль 2011 г.;
- Проект SASEPOL: Оценка государственных морских организаций, структуры и процедур по реализации соответствующих международных норма, Отчет по Украине, Февраль 2011 г.;
- Проект «Морские магистрали»: Порты и морское сообщение, Июль 2010 г.;
- Проект «Морские магистрали»: Обзор правовых основ, Июль 2010 г.;

- Проект «Морские магистрали»: Содействие развитию во всех странах, Июль 2010 г.;
- Интеграция трансъевропейских транспортных сетей и пункты пересечения границы, Украина, Беларусь; Заключительный отчет; Январь 2011 г.;
- ЦАРЭС "Бизнес-стратегия Государственного таможенного комитета";
- ЦАРЭС "Транспорт и содействие торговле: измерение и мониторинг эффективности коридора", 2009 г.;
- ЦАРЭС "Коридоры для бесперебойного сообщения: измерение и мониторинг эффективности коридора для упрощения транспорта и торговли", 2009 г.

ENPI 2011 / 264 459

Логистические процессы и морские магистрали II

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

Отчет о ходе осуществления проекта IV – Приложение 4

Транзит по Украине: промежуточный отчет

Апрель 2013 г.

Проект финансируется
Европейским Союзом

Проект осуществляется
Egis International / Dornier Consulting

СОДЕРЖАНИЕ

РЕЗЮМЕ 3

ВВЕДЕНИЕ 4

1 ФАКТИЧЕСКИЕ ОБЪЕМЫ ТРАНЗИТА 5

2 ПОТЕНЦИАЛЬНЫЙ ДОПОЛНИТЕЛЬНЫЙ ОБЪЕМ ТРАНЗИТНЫХ ГРУЗОПЕРЕВОЗОК 7

2.1 Модель грузопотоков 7
2.2 Утраченные грузопотоки 8
2.3 Консультации с перевозчиками 10
2.4 Конкурентоспособность 13

3 ПРИРОСТ ДОХОДНОСТИ 16

4 ПРИРОСТ ЗАТРАТ 18

5 ЧИСТЫЕ ВЫГОДЫ 20

6 ЗАКЛЮЧЕНИЯ ОБЩЕГО ХАРАКТЕРА 23

ПРИЛОЖЕНИЕ А: ГРАФИЧЕСКАЯ МОДЕЛЬ ПРОГНОЗА ГРУЗОПОТОКОВ ДО 2020 Г. 24

ПРИЛОЖЕНИЕ В: ТАРИФЫ КОНТЕЙНЕРНОГО БЛОК-ПОЕЗДА "ВИКИНГ" 26

ПРИЛОЖЕНИЕ С: МЕЖДУНАРОДНЫЕ АВТОДОРОЖНЫЕ КОРИДОРЫ УКРАИНЫ 27

ПЕРЕЧЕНЬ ТАБЛИЦ

Таблица 1: Оценка объемов транзитных грузов за 2011 г. (тонны) 5
Таблица 2: Объемы грузоперевозок согласно модели грузопотоков (тонны в день) 8
Таблица 3: Объем грузоперевозок блок-поездом "Викинг" по Украине (TEU) 12
Таблица 4: Сравнение транзитных портовых тарифов для контейнерных грузов (евро) 14
Таблица 5: Оценка доходности транзитных грузов в количественном выражении (UAH) 16
Таблица 6: Оценка предельных затрат на транзит (UAH) 18
Таблица 7: Оценка чистого дохода от транзита грузов (UAH/т) 20
Таблица 8: Чистый доход (UAH/т общего объема транзитных грузов) 22

ПЕРЕЧЕНЬ ИЛЛЮСТРАЦИЙ

Иллюстрация 1: Транзитные грузопотоки автотранспорта: сценарий "без реформ" 24
Иллюстрация 2: Транзитные грузопотоки автотранспорта: сценарий "с реформами" 24
Иллюстрация 3: Транзитные грузопотоки ж/д и морского транспорта: сценарий "без реформ" 25
Иллюстрация 4: Транзитные грузопотоки ж/д и морского транспорта: сценарий "с реформами" 25

СПИСОК АББРЕВИАТУР

FFM	Модель грузопотоков
Ro-Ro	Контрейлерные перевозки
TEU	Twenty-foot Equivalent Unit = Двадцатифутовый эквивалент, стандартный контейнер
UAH	Украинская гривна (1 USD = 8,15 UAH, 1 EUR (евро) = 10,65 UAH)
USD	Доллар США
ЕБРР	Европейский банк реконструкции и развития
ЕИБ	Европейский инвестиционный банк
ОСЖД	Организация Сотрудничества Железных Дорог
Проект ТРАСЕКА	IDEA: "Взаимодействие видов транспорта и диалог между ЕС, Кавказом и Азией"
СНГ	Содружество Независимых Государств
УЗ	Украинская железная дорога (Укрзалізниця)
ЧТК	Чистый тонно-километр

РЕЗЮМЕ

В отчете представлены промежуточные результаты исследования транзитного потенциала Украины в рамках коридора ТРАСЕКА. В декабре 2011 года Министерство инфраструктуры Украины запросило проведение этого исследование, поскольку бенефициару предстояло подготовить и реализовать пилотный проект «LOGMOS» согласно рекомендациям, предоставленным в рамках программы технической помощи ЕС.

Задачей данного исследования в рамках пилотного проекта была оценка экономических последствий для Украины ее неспособности в полной мере реализовать потенциал транзитных грузоперевозок. Задачу можно переформулировать как оценку экономических преимуществ, обеспечиваемых политикой по привлечению транзитных грузопотоков на Украину.

Данный вопрос уже являлся предметом нескольких исследований (2010, Исследование мер стимулирования торговли и транзита на Украине, Всемирный банк, 2011, Финансируемое ЕС содействие интеграции Украины в Трансъевропейскую транспортную сеть TEN-T), а также изучался в более общих чертах в рамках анализа барьеров трансграничного перемещения грузов в сети ТРАСЕКА и подготовки рекомендаций по их ослаблению или устранению.

Рабочая группа проекта «LOGMOS» приступила к работе над этой задачей с проведения исследования конкурентоспособности украинских портов в сравнении с другими черноморскими портами, отчет по которому был представлен на втором заседании Украинской рабочей группы в январе 2012 г.

Последующие обсуждения состоялись в июле и октябре 2012 г., а дата завершения исследования была назначена на апрель 2013 г. Результаты исследования в их текущей редакции были согласованы с бенефициарами и заинтересованными сторонами на Украине. Были проведены интервью, изыскания и основательный сбор первичных данных. Оценки и рекомендации, представленные в рамках данного исследования, учитывают информацию, полученную в ходе интервью с международными грузоотправителями и грузополучателями, которые могут быть заинтересованы в транзите грузов через Украину.

Результаты анализа модели грузоперевозок, разработанной в рамках проекта EU IDEA I, учитывались при тестировании общих сценариев увеличения транзита, а также при оценке транзита при сохранении статус-кво.

В отчете описывается текущий статус исследования, а во вступительной части отчета излагаются дальнейшие шаги. В первой главе представлены результаты оценки существующего объема транзитных грузоперевозок через Украину в рамках сети ТРАСЕКА. Во второй главе производится оценка потенциального объема транзитных грузоперевозок с помощью аналитической модели, а также объемов утраченных грузов, данные о которых получены в ходе бесед с перевозчиками, поставщиками логистических услуг и потенциальными грузоотправителями и грузополучателями. В главах 3-5 представлены основные компоненты оценки – приращение доходности, приращение затрат и чистые выгоды. Промежуточные заключения изложены в последней шестой главе.

ВВЕДЕНИЕ

Методика исследования обсуждалась с бенефициарами в декабре 2011 г. и была согласована в ходе заседания рабочей группы в октябре 2012 г. Методика является относительно простой, позволяя выполнить следующие задачи:

- произвести оценку возможного дополнительного объема транзитных грузоперевозок,
- оценить соответствующий прирост дохода государственного и частного сектора Украины,
- оценить прирост затрат,
- выполнить анализ экономической выгоды в результате роста грузоперевозок × (Прирост дохода – Прирост затрат) = Выгоды.
- определить основные препятствия для роста транзита и меры по их преодолению.
- сравнить усилия по реализации этих мер с выгодой.

Была разработана компьютерная модель[1] для расчета и собраны данные из различных источников для оценки прироста доходности и затрат.

Всесторонний отчет планировалось представить в апреле 2013 г., однако оказалось невозможным определить отдельные значительные транзитные грузопотоки, перенаправленные на украинские маршруты в случае существенного сокращения финансовых и временных затрат и улучшения процедуры пересечения границы в результате реализации рекомендуемых реформ.

Данный факт стал результатом анализа модели грузопотоков IDEA I, который показал лишь незначительное увеличение объема транзитных грузов на Украине в случае упрощения улучшения процедуры пересечения границы. Улучшение процедуры пересечения границы рассматривалось в рамках всей сети TRACECA, учитывая региональный характер модели. Анализ модели показал, что при аналогичных темпах улучшения процедур пересечения границы на Украине и в соседних странах, Украина не привлечет дополнительных транзитных грузопотоков. Однако если Украине не удастся улучшить процедуру пересечения границы по крайней мере в той степени, как в соседней с ней странах, страна вероятно продолжит терять имеющиеся транзитные объемы. Более резкое повышение эффективности пограничных процедур в сравнении с соседними странами позволит привлечь новые грузопотоки через Украину. Оптимизация процедур пересечения границы на отдельном маршруте – это лишь один из факторов выбора маршрута грузоотправителем. Так, ТРАКС – Индекс привлекательности маршрута TRACECA также учитывает безопасность, уровень сервиса, интермодальные возможности для оценке надежности определенного маршрута. Популяризация украинских маршрутов среди потенциальных грузоотправителей и перевозчиков может также способствовать привлечению транзитных грузов.

Обнародовав этот промежуточный отчет, рабочая группа проекта занимается изучением новых данных, которые позволят провести более точный анализ. В настоящее время проведен анализ грузопотоков, пересекающих границу Украины, а также международные статистические данные о железнодорожных перевозках.

---

[1] EBUTT = экономическая выгода от транзита по Украине.

1 ФАКТИЧЕСКИЕ ОБЪЕМЫ ТРАНЗИТА

Согласно данным Государственной таможенной службы Украины, объем транзитных грузоперевозок в 2011 г. составил 148,7 млн т. Данные таможенной службы представлены как в стоимостном, так и в количественном выражении. Однако в 26% случаев (охватывающих 95% объема грузоперевозок в количественном выражении) стоимость грузов не указана, поэтому объем грузоперевозок в стоимостном выражении не включен в анализ. Более 90% транзитных грузоперевозок в количественном выражении приходилось на долю следующих грузов:

- нефтепродукты (79%),
- руда (7%),
- удобрения (3%),
- камень/цемент (2%),
- черные металлы (2%).

Имеются статистические данные за 2007-2011 годы. Структура объема грузоперевозок незначительно изменилась в сравнении с 2007 г.

Данные из других источников позволили рабочей группе проекта оценить совокупный объем транзитных грузоперевозок по отдельным видам транспорта (см. Таблица 1). Примечательны следующие факты:

- Все бестарные грузы транспортировались либо трубопроводами[2] (две трети), либо железной дорогой.
- Ж/д перевозка около 10% бестарных грузов производилась в контейнерах. Для автомобильного транспорта это соотношение составляло 50-60%.
- На долю автомобильного и железнодорожного транспорта пришлись примерно одинаковые части других тарных грузов.
- Если не учитывать объемы транспортировки трубопроводами, то перевозка около половины тарных и бестарных грузов осуществлялась через один из черноморских портов.
- Восемьдесят процентов транзитных контейнеров перевозилось морским транспортом. Объем перевалки контейнеров в Одесском порту составляет более 10 000 TEU в год.

Таблица 1: Оценка объемов транзитных грузов за 2011 г. (тонны)

	Ж/д транспорт	Автотранспорт	Трубопроводы	Перевалка	Всего	Через порты [a]
Бестарные грузы	46 000 000		93 000 000		139 000 000	40 000 000
Контейнерные гру:	50 000	200 000		150 000	400 000	200 000
Другие тарные гру	5 000 000	4 800 000			9 800 000	7 400 000
Всего	51 050 000	5 000 000	93 000 000	150 000	149 200 000	47 600 000

a Включены в показатель "всего" для ж/д и автотранспорта

[2] Заявленный объем транспортировки по трубопроводам составил 93 млн т.

Углубленный анализ статистики портов не выявил преобладающего типа грузов. На долю нефти, нефтепродуктов, угля, химикатов, удобрений, руды и зерновых приходилось от 6% до 17% в общем объеме транзита.

Пять стран доминировали в перечне транзитных грузоотправителей и грузополучателей портов в 2011 г. Восемьдесят процентов отправленных грузов приходилось на долю России или Казахстана, тогда как 40% грузов адресовалось Италии, Турции или Китаю. Такая структура грузопотоков отмечалась по крайней мере с 2009 г.

2 ПОТЕНЦИАЛЬНЫЙ ДОПОЛНИТЕЛЬНЫЙ ОБЪЕМ ТРАНЗИТНЫХ ГРУЗОПЕРЕВОЗОК

По согласованию с бенефициарами, командой проекта было применено три независимых подхода к оценке возможного дополнительного объема транзитных грузоперевозок:

- Анализ модели грузопотоков (разработанной в рамках проекта IDEA) для количественной оценки роста транзитного грузопотока, который стал бы следствием реализации рекомендуемых процедур пограничного контроля и обустройства соответствующих объектов.
- Анализ данных государственной таможенной службы с целью выявления значительных грузопотоков, утраченных после 2007 года. Такие утраченные грузопотоки могли быть перенаправлены на конкурирующие маршруты или возможно прекратились вследствие изменения экономических условий.
- Проведение консультаций с перевозчиками для определения отдельных грузопотоков, которые могли бы быть перенаправлены через Украину в случае снижения затрат и времени транзита или повышения надежности обслуживания.
- Оценка текущей и будущей конкурентоспособности Украины в отношении транзитных грузоперевозок.

Ниже представлены результаты анализа по каждому из подходов.

2.1 Модель грузопотоков

В ходе подготовки исследования объемов транзита на Украине специально разработанная экономическая модель EBUTT была дополнена результатами модели грузопотоков TRACECA.

Модель грузопотоков учитывает данные о текущем объеме грузоперевозок и затратах по отдельным видам транспорта (денежных и временных) для каждого транспортного звена и пункта пограничного контроля. При изменении относительных затрат модель перенаправляет грузопотоки с целью минимизации совокупных расходов.

Вследствие регионального характера модели она не предусматривает возможности изменения затрат, связанных с пересечением границы, для отдельных стран, поэтому допущение о реализации рекомендаций по оптимизации было принято для всех стран сети TRACECA. Это оказало двоякий эффект на оценку транзитных грузопотоков Украины.

- С одной стороны, маршруты TRACECA вероятно привлекут транзитные грузопотоки с других маршрутов, что принесет выгоду всем странам TRACECA, включая Украину.
- С другой стороны, Украина не будет иметь конкурентного преимущества перед своими партнерами по TRACECA в результате реализации реформ и мер по оптимизации теми же темпами, что и ее соседи.

Не представляется возможным выяснить, какое из этих следствий – положительное или отрицательное, окажется преобладающим. Рабочая группа проекта склоняется к первому варианту, поскольку транс-кавказский маршрут (через Грузию, Азербайджан и паромный маршрут Каспар через Каспий) дополняет украинский транзитный маршрут (авто-/ж/д и паромное сообщение), соединяющий Северную Европу и Центральную Азию.

Модель генерирует прогнозы в отношении транзитных грузопотоков по отдельным маршрутам и видам транспорта до 2020 г. с учетом и без учета рекомендаций по оптимизации пограничных объектов и процедур пересечения границы. Результаты оказались любопытными.

- Транспортные маршруты Украины демонстрируют высокую степень предрасположенности к перераспределению грузопотоков, в отличие от отдельных видов транспорта.
- Различия в суммарных транзитных грузопотоках оказались незначительными для автомобильного и морского транспорта и мало значительными для ж/д транспорта. Учитывая средний объем входящих и исходящих грузов, суммарные различия составили 1,9%.

Консультанты попытались найти объяснение этому. Предварительный вывод заключается в том, что, несмотря на важность оптимизации пограничных объектов и процедур пересечения границы, одного этого не будет достаточно для привлечения транзитных грузопотоков с других маршрутов в существенном объеме. Более высокие темпы улучшения процедуры пересечения границы наряду с работой над улучшением имиджа украинских маршрутов вероятно положительно скажутся на объемах транзита через Украину. Мультимодальные возможности в узких местах транспортной инфраструктуры, качество логистических услуг, а также безопасность транзитных грузов служат факторами, способствующими привлекательности страны (см. также 2.3). Результаты расчетов по модели грузопотоков представлены в Таблица 2, а также в Приложении А.

Таблица 2: Объемы грузоперевозок согласно модели грузопотоков (тонны в день)

	2020 г.: Без реализации мер		2020 г.: В случае реализации реформ		Изменение	
Вид транспорта	На Украину	Из Украины	На Украину	Из Украины	На Украину	Из Украины
Автомобильный	10 621	15 127	10 526	15 186	-0,9%	+0,4%
Морской	37 956	130 032	37 811	130 063	-0,4%	+0,0%
Ж/д	374 773	341 451	375 409	359 208	+0,2%	+5,2%
Суммарно [a]	423 351	486 610	423 746	504 456	+0,1%	+3,7%

[a] Статистика по видам транспорта малоинформативна. Модель предусматривает мультимодальные перевозки. В случае морского транспорта, все грузы также перемещаются другим видом транспорта. Таким образом, суммарные значения входящих и исходящих грузов могут не совпадать.

2.2 Утраченные грузопотоки

Данные таможенной службы позволяют с высокой степенью точности определить "утраченные" грузопотоки. "Утраченные" грузопотоки подразумевают сокращение объема грузоперевозок вследствие либо уменьшения потребности в перевозке таких объемов товара как прежде, либо изменения схем поставки товара в сравнении с 2007 годом и, как следствие, невостребованности украинских маршрутов.

Консультантами были выявлены восемь товарных групп, удовлетворяющие следующим двум критериям[3]:

- Объем транзита сократился как минимум на 50% после 2007 г.
- Сокращение составило как минимум 100 тыс. т/г.

Ниже представлены товарные группы в соответствии с их классификацией по Гармонизированной системе описания и кодирования товара, ранжированные по "утраченному" объему в тыс. т в год:

- Зерновые[4] 3 825
- Черные металлы 3 732
- Сахар и кондитерские изделия из сахара 706
- Прочее (код 99) 188
- Керамические изделия 182
- Фрукты и орехи 163
- Продукты переработки овощей, фруктов, орехов 150
- Стекло и изделия из него 105

Аналогичный анализ стран экспортеров и импортеров показал рост на более чем млн т/год для 3 стран в период с 2007 по 2011 годы. Указанные показатели учитывают объем транзита (в тыс. т/год), следующего в эти страны и из этих стран через территорию Украины.

- Италия 6 921
- Беларусь 2 344
- Китай 1 359

Сокращение объема характерно для 16 стран:

- Россия 46 940
- Швейцария 8 676
- Словакия 7 519
- Румыния 5 928
- Польша 4 511
- Узбекистан 4 347
- Венгрия 4 218
- Туркменистан 4 183
- Кипр 3 991

[3] Произошло значительное сокращение объема транспортировки нефти (-33 млн. т/г после 2007 г.) и некоторых других видов бестарной продукции, таких как руда (-6 млн. т), однако они не удовлетворят критерию о сокращении объема транспортировки на 50%.

[4] В 2011 году на Украине и в России был низкий урожай, поэтому экспорт зерновых был приостановлен/ограничен.

- Казахстан 3 741
- Турция 2 678
- Чехия 2 347
- Тунис 2 058
- Франция 1 810
- США 1 501
- Индия 1 364

Утерянные грузопотоки в/из России приходятся преимущественно на долю бестарной продукции. Вероятно, что сокращение объема грузопотоков России во многом обусловлена

- политикой этой страны по переводу грузопотоков в свои собственные морские порты, как из стратегических, так и экономических соображений.
- Создание Таможенного союза в составе России, Беларуси и Казахстана упрощает транзит грузов между этими странами, а также содействует торговле между ними.
- Беларусь сообщает о заключении договора о предоставлении преимущественного права российским портам в процессе импорта и экспорта белорусских грузов.

Все эти факторы никак не связаны с утратой Украиной конкурентоспособности, при этом возврат утраченных грузопотоков представляется маловероятным вне зависимости от того, насколько строго Украина будет следовать рекомендуемым реформам, если только российские порты не смогут справится с возросшими грузопотоками или не произойдет распад Таможенного союза (Более вероятным сценарием представляется расширение Таможенного союза за счет входа в него Киргизии и Таджикистана).

2.3 Консультации с перевозчиками

Перевозчикам по обеим сторонам Черного моря были разъяснены проблемы, с которыми они могут столкнуться касательно транзита грузов, а также перспективные возможности в связи с ростом объемов транзита в будущем в случае, если эти проблемы будут решены. Полученная от перевозчиков информация вкратце приводится ниже.

Основные проблемы общеизвестны.

- Несбалансированность спроса на контейнерные перевозки со стороны восточных и западных стран, что вызывает необходимость перепозиционирования контейнеров, их заполнения и закрепления в ходе транспортировки.
- Аналогичная несбалансированность спроса на черноморских паромных маршрутах, что отражается в высоких затратах и, как следствие, высоких тарифах "Укрферри".
- Прогрессивная разбивка соглашения о совместном использовании вагонов ОСЖД, поскольку ж/д операции в странах-членах становятся все в большей степени частными. Хотя владельцы вагонов и получают арендные платежи за использование их вагонов другими железнодорожными операторами, общая нехватка подвижного состава заставляет владельцев неохотно отдавать вагоны в аренду. Нехватка подвижного состава является, пожалуй, основным фактором, сдерживающим развитие железнодорожного транспорта в странах СНГ.

- Высокие портовые сборы, низкая производительность, продолжительные задержки и распространенная коррупция в украинских портах (и не только в украинских, нужно заметить) коррупция, что усугубляется необходимостью захода судов в оба порта – Одессы и Ильичевска.
- Некоммерческий подход и управленческий стиль, свойственный государственным компаниям, которые по-прежнему контролируют большую часть объектов и услуг на маршрутах Украина – Черное море – Кавказ – Каспий.
- Высокие непрямые расходы УЗ, которые необходимо покрывать за счет тарифов на транзит, который, как считается, может себе это позволить. На долю оплаты труда (включая социальные сборы) приходится более 40% расходов УЗ.
- Непредсказуемость времени и стоимости транзита.
- Российская политика по сокращению зависимости от зарубежных портов.
- Создание Таможенного союза между Беларусью, Россией и Казахстаном, к которым могут присоединится и страны Центральной Азии, вероятно, улучшит торговлю и укрепит транспортные связи между этими странами в ущерб другим.

Впрочем, существуют и положительные моменты и возможности у этого процесса:

- Один из операторов прогнозирует восстановление объемов контейнерных грузоперевозок до 120 000 TEU в год, если будут преодолены проблемы непредсказуемости и коррупции украинской таможни.
- Новый Таможенный кодекс Украины был в целом положительно принят импортерами, экспортерами и грузоперевозчиками, в особенности его положение о произвольном выборе места таможенной очистки на территории страны. (Впрочем, многое будет зависеть от того, как таможенная служба реализует положения этого кодекса).
- Усилия по организации в Одессе пограничного пункта по принципу единого окна также были поддержаны частным сектором и, как сообщается, способствовали повышению конкурентоспособности порта.
- Также положительно были отмечены улучшенные таможенные процедуры, по крайней мере отчасти, что отразилось на существенном росте объемов контрейлерных грузов в украинских портах с 422 тыс. т в 2009 г. до 724 тыс. т в 2011 г. (прирост на 72% за два года).
- Объем грузоперевозок блок-поездом "Викинг" вырос на 400% (до среднего показателя в 1 160 TEU в месяц) с организацией регулярных рейсов три раза в неделю (см. Таблица 3), что соответствует более чем пропорциональному росту количества груженных контейнеров, проходящих через Одессу. Неизвестно, какая часть приходится на долю транзитных грузов. Нужно полагать, что небольшая. Однако существует потенциал роста объемов транзита между Черным морем и Европой. Тарифы на перевозку контейнеров блок-поездом "Викинг" составляют 0,21 евро (40-футовый) и 0,35 евро (20-футовый) за TEU-км[5]. Данные о текущих тарифах см. в Приложении B.

[5] Данные тарифы относятся ко всему маршруту Клайпеда - Одесса, протяженностью 1734 км, из которых 756 км (44%) проходит по территории Украины.

Таблица 3: Объем грузоперевозок блок-поездом "Викинг" по Украине (TEU)

	2008	2009	2010	2011	2012
Всего перевезено	6 070	6 012	4 083	3 585	13 885
Общее кол-во только груженных	3 619	3 759	3 091	2 384	9 167
Общее кол-во груженных только в/из Одессы	610	170	232	450	3 944

Источник: Отчет о ходе работ по проекту «LOGMOS» IV. Приложение "Обзор сектора морских перевозок", апрель 2013 г.

- Значительные средства инвестированы и инвестируются в международные автодорожные коридоры Украины (см. Приложение C) при финансовой поддержке ЕБРР, ЕИБ и Всемирного банка. К 2016 году 703 км автодороги Киев-Чоп и 276 км автодороги Киев-Харьков будут реконструированы на сумму в 1,52 млрд. евро; еще 0,90 млрд. евро будет потрачено на ремонт подъездных дорого к Киеву. Кроме того,
- 4646 км автодорог определены для реконструкции в рамках 13 договоров концессии, а также запланирован пилотный проект в отношении автодороги Киев-Львов протяженностью 187 км.
- Текущее развитие портов Черного моря (Поти) и Каспия (Баку/Алят, Туркменбаши, Актау) и обновление каспийского паромного флота должны повысить конкурентоспособность транскавказского маршрута.
- Перевалка контейнеров в Одессе представляется перспективным направлением с потенциалом некоторого роста, например, за счет Трабзона (Турция), Поти (Грузия) и Новороссийска (Россия), обеспечивая хорошую доходность за счет обработки грузов и краткосрочного хранения.

Главным образом нематериальные барьеры и общая неопределенность упоминались перевозчиками в качестве главных факторов, препятствующих транспортировке грузов через территорию Украины, что позволяет оценить лишь эффект от их (частичного) устранения. Предложенные участниками рынка улучшения можно подытожить следующим образом.

- Улучшение возможностей мультимодального взаимодействия в перспективных пунктах перевалки на границе.
- Улучшение сообщения с европейскими грузовыми маршрутами.
- Организация сообщения транспорта малой дальности между черноморскими странами.
- Внедрение информационных технологий и целенаправленное повышение степени осведомленности о логистических процессах, предлагаемых логистических услугах на маршруте, периодичности перевозок и информационный обмен.
- Повышение эффективности сотрудничества между поставщиками логистических услуг, грузоотправителями/грузополучателями и государственными органами.
- Улучшение процедуры пересечения границы и повышение надежности грузоперевозок.

- Укрепление коммерческих связей между узлами ТРАСЕКА и узлами ТРАСЕКА в ЕС в свете привлечения новых грузопотоков.

2.4 Конкурентоспособность

Украина конкурирует с маршрутами, идущими в северном и в южном направлении, а именно:

- Балтийские порты – Беларусь – Россия – Центральная Азия – Китай.
- Констанца и турецкие порты – Черное море – Кавказ – Каспийское море – Центральная Азия.
- Европа – Турция (Босфорский тоннель) – Кавказ (ж/д узел Карс) – Каспий – Центральная Азия (планируемый блок-поезд «Silk Wind»).
- Европа – Бендер-Аббас (морем) – Центральная Азия.

Учитывая результаты анализа конкурентоспособности Украины, задачу монетизации результатов изысканий, представленных в отчете об основных характеристиках страны, рекомендации отчетов в рамках проекта «LOGMOS» и задачи плана действий, Украине необходимо предложить рынку следующие условия:

- Быстрая и недорогая процедура пересечения границы без искусственных задержек и коррупции.
- Конкурентные тарифы на ж/д перевозки и прогнозируемое время доставки грузов.
- Конкурентные портовые сборы, оплачиваемые судоходными и им подобными компаниями.
- Минимальные задержки в портах любого рода.

Эти соображения были также подтверждены в ходе опросов пользователей коридора ТРАСЕКА, проведенных в рамках проекта «LOGMOS».

Некоторый прогресс достигнут в отношении таможенных процедур и других пограничных формальностей, однако перевозчики по-прежнему жалуются на чрезмерное время ожидания и коррупцию.

Ж/д тарифы обоснованы из расчета в тонно-километрах (или TEU-км), однако эксплуатационные проблемы создают железной дороге огромный недостаток в сравнении с автомобильными перевозками. В основном это связано с нехваткой подвижного состава, усугубляемого вышеупомянутыми процессами приватизации, при этом УЗ также обнаруживает недостатки корпоративной культуры, которая не была должным образом адаптирована к рыночным условиям. Более того, будучи государственным предприятием, УЗ трудно избежать определенных социальных и политических обязательств, а именно:

- Перекрестное субсидирование пассажирских перевозок за счет дохода от грузовых перевозок.
- Субсидирование некоторых категорий пассажиров по социальным или гуманитарным причинам без компенсации из государственного бюджета.
- Обеспечение трудовой занятости в большем объеме, чем может быть необходимо, и оказание социальных услуг работникам, что было нормой в советское время.
- Обслуживание отдельных ж/д участков, нецелесообразное с чисто коммерческой точки зрения.

Впрочем, выделение терминала "Лиски" в отдельное предприятие, пусть и находящееся в полной собственности УЗ, для обработки контейнерных грузов возможно способствовало более конкурентному ценообразованию в этом секторе.

По мнению судоходных компаний, тарифы украинских портов являются высокими. Это мнение подкрепляется сравнением затрат по дисбурсментскому счету[6] крупнотоннажного судна вместимостью 53 000 БРТ (грузовместимость: 5 300 TEU):

- 19 000 евро в Амбарлы;
- 36 000 в Кнстанце;
- 36 000 в Одессе;
- 33 000 в Ильичевске.

Украинские порты конкурентны в индивидуальном порядке с Констанцей, однако вследствие требования к судам о заходе в оба порта – в Одессу и Ильичевск, суммарные расходы в 1,9 раз превышают портовые сборы в Констанце и в 3,6 раза в Амбарлы.

Консультанты также произвели сравнение транзитных портовых тарифов для контейнерных грузов (см. Таблица 4).

Таблица 4: Сравнение транзитных портовых тарифов для контейнерных грузов (евро)

	Импорт		Экспорт	
	20'	40'	20'	40'
Бургас	129	174	129	174
Варна	129	174	129	174
Трабзон	172	172	173	173
Батуми	135	178	135	178
Поти	138	181	138	181
Фо-Сюр-Мер	181	181	181	181
Амбарлы	н/д	н/д	200	200
Пирей	247	247	223	223
Констанца	231	254	154	192
Фессалоники	223	272	175	232
Новороссийск	300	319	281	300
Одесса/Ильичёвск	269	350	н/д	н/д

При разбросе тарифов указаны средние значения

Точное сравнение провести затруднительно по причине различий включенных услуг, а также наличия административных сборов, которые могут отличаться в широком диапазоне в зависимости от обстоятельств. Таким образом, таблица не является репрезентативной, однако по приведенным в ней данным видно, что украинские порты находятся в числе наиболее дорогостоящих[7].

[6] Такие сборы выплачиваются судном администрации порта. Они включают в себя якорный сбор, оплату буксировки, лоцманской проводки, причальный сбор, тоннажный сбор, маячный сбор, санитарный сбор, оплату услуг системы регулирования движением судов (VTMS) и т.д. Данные актуальны на 2011 г.

[7] Тарифы на транзит контейнерных грузов приводятся по состоянию на сентябрь 2012 г.

Как сообщается, административные сборы в Одессе и Ильичевске гораздо выше, чем где бы то ни было. Сборы на портовую инфраструктуру и тарифы на таможенную очистку составляют от 140 евро до 360 евро за контейнер в зависимости от его размеров.

Повсеместно сообщается, что задержки в украинских портах являются чрезмерными и непредсказуемыми. Однако отсутствуют надежные данные для количественной оценки данного явления, при этом возможны улучшения в данном направлении с момента вступления в силу нового таможенного кодекса.

Необходимо отметить, что значительная часть собственного украинского импорта и экспорта направляется через северные и балтийские европейские порты в ущерб национальным портам. Как сообщают перевозчики, это вызвано высокими затратами (включая неформальные платежи) и продолжительными непрогнозируемыми задержками грузов в украинских портах.

3 ПРИРОСТ ДОХОДНОСТИ

Консультанты располагают информацией о доходах, полученной из различных источников и представленной в разных национальных валютах. Информация является преимущественно конфиденциальной. Все данные были конвертированы в украинскую гривну (UAH) и рассчитаны средние (или типовые) тарифы по следующим категориям:

- Вид транспорта.
- Тип перевозчика (УЗ/вагоны частников, украинские/зарубежные грузовики).
- Тип груза (бестарный, контейнерный, другой тарный).
- Вид деятельности:
  - Магистральная перевозка.
  - Перевозка, обработка и хранение.
  - Перевалка в Порту Одессы.
  - Услуги (в широком понимании, включая государственные сборы).

Тарифы представлены в Таблица 5. В таблице указаны "тарифы по умолчанию" для случаев неопределенности в отношении характеристик прогнозируемых грузопотоков.

Таблица 5: Оценка доходности транзитных грузов в количественном выражении (UAH)

	Ед.	Ж/д транспорт		Автотранспорт		Пере-
		Вагоны УЗ	Вагоны частников	Украинские грузовики	Зарубежные грузовики	валка
Бестарные грузы						
Магистральная пере	ЧТК	0,16	0,14			
Перевозка, обработк	тонн	20,00	20,00			
Услуги - коммерческ	ЧТК					
Услуги - государстве	ЧТК					
Контейнеры						
Магистральная пере	ЧТК	0,22	0,19	0,50		
Перевозка, обработк	тонн	75,00	75,00	75,00	75,00	100,00
Услуги - коммерческ	ЧТК			0,02	0,02	
Услуги - государстве	ЧТК			0,02	0,06	
Другие тарные грузы						
Магистральная пере	ЧТК	0,28	0,25	0,50		
Перевозка, обработк	тонн	50,00	50,00	75,00	75,00	
Услуги - коммерческ	ЧТК			0,02	0,02	
Услуги - государстве	ЧТК			0,02	0,06	

Данные подверглись некоторому упрощению. В условиях свободного рынка тарифы на перевозку и обработку грузов тем разнообразней, чем больше на рынке поставщиков и потребителей соответствующих услуг. Табличные данные отражают оптимальную оценку тарифов консультантами, т.е. размер типовых тарифов для большинства случаев.

Тарифы на перевозку указаны в UAH за чистый тонно-километр. Тарифы на перевозку варьируются в зависимости от расстояния. Впрочем, основные транзитные маршруты по Украине составляют как минимум 700 км[8]. Информация об используемых в анализе тарифах получена из следующих источников:

- Официальные лица УЗ и тарифная политика УЗ.
- Обнародованные тарифы на перевозку блок-поездом "Викинг".
- Опрос перевозчиков и экспедиторов.

Данные требуют некоторых пояснений:

- Согласно обнародованной тарифной политике УЗ, тарифы на перевозку грузов (в т.ч. контейнеров) в вагонах частников несколько выше, чем в вагонах, находящихся в собственности УЗ. Однако тарифы на перевозку контейнеров блок-поездом "Викинг" на 15% ниже. Такую скидку планируется предоставлять в будущем на все грузы, что выглядит коммерчески целесообразным.
- Доходы от перевозки, обработки, хранения и других услуг варьируются в широком диапазоне в зависимости от обстоятельств. В таблице представлены "базовые тарифы", озвученные в ходе разговоров с представителями заинтересованных сторон государственного и частного сектора. Они являются усредненными для случаев, не предусматривающих обработку или хранение грузов. Вследствие общей неопределенности консультанты приводят нижний уровень тарифов во избежание их переоценки.
- Половина доходов от перевозки/обработки/хранения грузов, приходящихся на долю ж/д и автомобильного транспорта, связанна с грузами, следующими через Одессу или Ильичевск, и, таким образом, достаются они портам.
- Впрочем, в случае зарубежных грузовиков приводится обоснованная оценка доходности в расчете на чистый тонно-километр на основании (1) стоимости топлива, других товаров и услуг и (2) налогов на эти товары и услуги плюс транзитный сбор в размере 0,10 UAH или 0,20 UAH за км пробега ТС в зависимости от полной массы автомобиля.
- Доход от перевозки контейнеров оценен из расчета средней загрузки в 12,5 т на TEU при равном распределении грузов между 20-футовыми и 40-футовыми контейнерами.
- Две-третьи транспортируемых УЗ контейнеров перевозятся порожними в обратном направлении. Тариф на перевозку порожнего контейнера составляет 50% от тарифа на полный контейнер (как и в обнародованном прейскуранте на перевозку блок-поездом "Викинг").
- Средний тариф на перевозку в специальных ж/д контейнерах в 1,3 раза выше заявленного тарифа на перевозку блок-поездом "Викинг" стандартных 20-ти и 40-футовых контейнеров. Это позволяет устанавливать более высокие тарифы на перевозку другими поездами нестандартных контейнеров или контейнеров с особыми характеристиками (например, с контролируемым температурным режимом).

[8] Так, протяженность маршрута блок-поезда "Викинг" по территории Украины составляет 756 км.

4 ПРИРОСТ ЗАТРАТ

Любые операции, приносящие доход, связны с приростом затрат. Размер средних или типичных затрат представлен в Таблица 6[9]. Как и в случае дохода, данные о затратах получены из различных источников, некоторые сведения являются конфиденциальными, данные отражают оптимальную оценку затрат консультантами.

- Официальные лица УЗ и представленные ими финансовые сводки.
- Имеющаяся информация из других источников СНГ.
- Опрос перевозчиков и экспедиторов.
- Результаты исследований ЕС и других международных источников, доступных онлайн.

Таблица 6: Оценка предельных затрат на транзит (UAH)

	Ед.	Ж/д транспорт		Автотранспорт		Пере-валка
		Вагоны УЗ	Вагоны частников	Украинские грузовики	Зарубежные грузовики	
Бестарные грузы						
Магистральная пере	ЧТК	0,12	0,09			
Перевозка, обработк	тонн	10,00	10,00			
Услуги - коммерческ	ЧТК					
Услуги - государстве	ЧТК					
Контейнеры						
Магистральная пере	ЧТК	0,12	0,09	0,40		
Перевозка, обработк	тонн	37,50	37,50	37,50	37,50	30,00
Услуги - коммерческ	ЧТК					
Услуги - государстве	ЧТК			0,02	0,02	
Другие тарные грузы						
Магистральная пере	ЧТК	0,12	0,09	0,40		
Перевозка, обработк	тонн	25,00	25,00			
Услуги - коммерческ	ЧТК					
Услуги - государстве	ЧТК			0,02	0,02	

Оценка основывается на следующих допущениях:

- Предельные затраты УЗ несколько ниже ее минимальных тарифов на грузоперевозку.
- Предельные затраты, связанные с перевозкой/обработкой/хранением составляют 50% дохода за исключением контейнеров, перевалка которых

[9] Данные затраты являются предельными или переменными затратами, отражающими расходы на перевозку дополнительной единицы груза (в тоннах или чистых тонно-километрах). Данные не включают постоянных затрат, которые не зависят от объемов грузоперевозки. Некоторые затраты (например, на обслуживание) содержат некоторую долю постоянных затрат, которые изменяются с течением времени, а также некоторые издержки, величина которых обусловлена интенсивностью использования.

осуществляется в портах Одессы или Ильичевска, где процентное отношение составляет 33%.

- Предельные затраты на техническое обслуживание автодорог, связанные с движением большегрузного транспорта, составляют 0,02 UAH на чистый тонно-километр. Данная величина примерно равна налогу на дизельное топливо.

5 ЧИСТЫЕ ВЫГОДЫ

Различия между данными Таблица 5 и Таблица 6 представлены в Таблица 7. Данные поданы в приведенном виде в UAH/т при среднем расстоянии перевозки груза в 1025 км. В таблице показано распределение дохода между различными заинтересованными сторонами: УЗ, портами, частными операторами и государством. В зависимости от вида транспорта, типа груза и маршрута выгода может составлять от 70 UAH до 210 UAH за тонну.

Таблица 7: Оценка чистого дохода от транзита грузов (UAH/т)

	Ж/д транспорт		Автотранспорт		Пере-
	Вагоны УЗ	Вагоны частников	Украинские грузовики	Зарубежные грузовики	валка
Бестарные грузы					
Для УЗ	51	61			
Для портов					
Для частных операторов					
Для государства					
Всего за тонну	51	61			
Контейнеры					
Для УЗ	140	140			
Для портов			19	19	70
Для частных операторов			142	39	
Для государства				41	
Всего за тонну	140	140	161	99	70
Другие тарные грузы					
Для УЗ	189	189			
Для портов			38	38	
Для частных операторов			0	0	
Для государства				41	
Всего за тонну	189	189	38	79	

Общая чистая стоимость транзитного груза безусловно зависит от его объема, а также его отношения к одному из трех установленных типов грузов и пяти видов транспорта. Консультанты приняли следующие допущения:

- Объем бестарных грузов, вероятнее всего, в наименьшей степени будет зависеть от улучшения уровня услуг и процедур пересечения границы. Для таких грузов характерна невысокая стоимость единицы продукции и, как следствие, низкий приоритет скорости доставки и надежности обслуживания. Не ожидается рост объема бестарных грузов в связи с проведением предполагаемых реформ.
- 60% предполагаемого роста объема будет приходиться на контейнерные грузы, из которых 30% будут транспортироваться ж/д транспортом (в равных долях в вагонах УЗ и вагонах частников) и еще 30% автомобильным транспортом (треть украинскими грузовиками, две трети зарубежными грузовиками).

- 20% будет приходиться на перевалку контейнеров, которые доставляются в порты Одессы и Ильичевска, хранятся на территории порта и затем перегружаются на другие суда.
- 20% будет приходиться на тарные грузы, не транспортируемые в контейнерах, весь объем которых перевозится ж/д транспортом.
- Средняя протяженность транзитного маршрута составляет 1025 км, что соответствует средней протяженности маршрута, определяемой УЗ для 18 комбинаций маршрутов и типов груза.

Применив эти допущения к данным Таблица 7, были получены данные Таблица 8, демонстрирующие распределение чистого дохода между всеми установленными заинтересованными сторонами от каждой дополнительной тонны транзитного груза.

Так, чистый доход УЗ составит 140 UAH за тонну контейнерных грузов, транспортируемых в собственных вагонах компании. Согласно оценке, на данный тип груза будет приходиться 15% общего прироста объемов транзитных грузов в связи с проведением предполагаемых реформ. Таким образом, как следует из Таблица 8, 140 UAH × 0,15 = 21 UAH.

В последнем столбце таблицы, озаглавленном "Всего", показан общий чистый доход, приходящийся на каждую заинтересованную сторону от одной дополнительной тонны груза.

Средняя чистая выгода для экономики Украины оценивается в 131 UAH (13,80 EUR) за тонно-километр транзитного груза. Большая часть чистых выгод (62%) достанется УЗ, за которой следуют примерно равные доли портов (15%) и частных операторов (17%). На долю государства приходится лишь 6%, однако данная оценка может быть заниженной, поскольку она учитывает только транзитные сборы и налоги с топлива и других необходимых товаров. Вероятно, что доход государства будет больше за счет непрямых выгод.

Таблица 8: Чистый доход (UAH/т общего объема транзитных грузов)

	Ж/д транспорт		Автотранспорт		Пере-	
	Вагоны УЗ	Вагоны частников	Украинские грузовики	Зарубежные грузовики	валка	Всего
Бестарные грузы						
Для УЗ						
Для портов						
Для частных операторов						
Для государства						
Всего за тонну						
Контейнеры						
Для УЗ	21	21				
Для портов			2	4	14	
Для частных операторов			14	8		
Для государства				8		
Всего за тонну	21	21	16	20	14	
Другие тарные грузы						
Для УЗ	19	19				
Для портов						
Для частных операторов						
Для государства						
Всего за тонну	19	19				
Всего						
Для УЗ	40	40				80
Для портов			2	4	14	20
Для частных операторов			14	8		22
Для государства				8		8
Совокупно	**40**	**40**	**16**	**20**	**14**	**130**

6 ЗАКЛЮЧЕНИЯ ОБЩЕГО ХАРАКТЕРА

Транзит тарных грузов в 2011 г. оценивается на уровне 10 200 000 т (см. Таблица 1). При росте на 10%, основная доля которого будет приходится на контейнерные грузы, совокупная чистая выгода для Украины составит 133 млн. UAH (12,5 млн. EUR) в год.

Продолжение роста объемов можно ожидать по мере роста спроса и способности Украины сохранять и наращивать свою конкурентоспособность в качестве транзитной страны. Согласно прогнозу на 20 лет при годовом реальном темпе роста 5% и ставке дисконтирования 12% в год[10], чистая приведенная стоимость в результате роста объема транзита составит 1,37 млрд. UAH (129 млн EUR).

Достаточно вероятным представляется и рост на 20% или 50-ти процентный рост транзита тарных грузов при соответствующем увеличении приведенной стоимости чистого дохода. В любом случае, реализация изменений политики и процедур представляется экономически целесообразной, учитывая небольшие затраты на их реализацию.

Вместо принятия всевозможных допущений было бы полезнее определить конкретные шаги в отношении грузопотоков, которые способствовали бы привлекательности украинских транзитных маршрутов. После этого можно было бы сделать более точную оценку предельного дохода и издержек. Однако, несмотря на значительные усилия, в т.ч. оценку модели грузопотоков (см. Раздел 2.1 выше), консультанты не пришли к определенности в отношении возможности такого определения.

Впрочем, они открыты к диалогу и готовы провести углубленный анализ по изложенной в данном отчете схеме, если им будут представлены соответствующие данные.

[10] Методика дисконтирования широко используется международными финансовыми учреждениями при оценке проектов.

ПРИЛОЖЕНИЕ А: ГРАФИЧЕСКАЯ МОДЕЛЬ ПРОГНОЗА ГРУЗОПОТОКОВ ДО 2020 Г.

Иллюстрация 1: Транзитные грузопотоки автотранспорта: сценарий "без реформ"

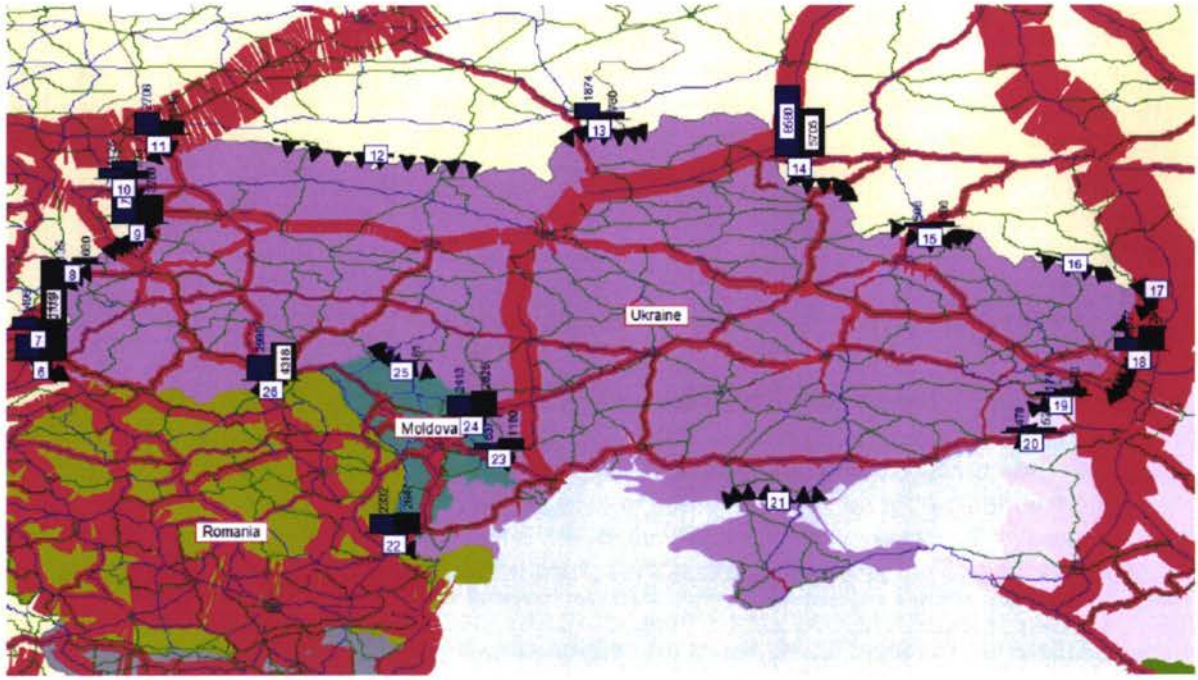


Иллюстрация 2: Транзитные грузопотоки автотранспорта: сценарий "с реформами"

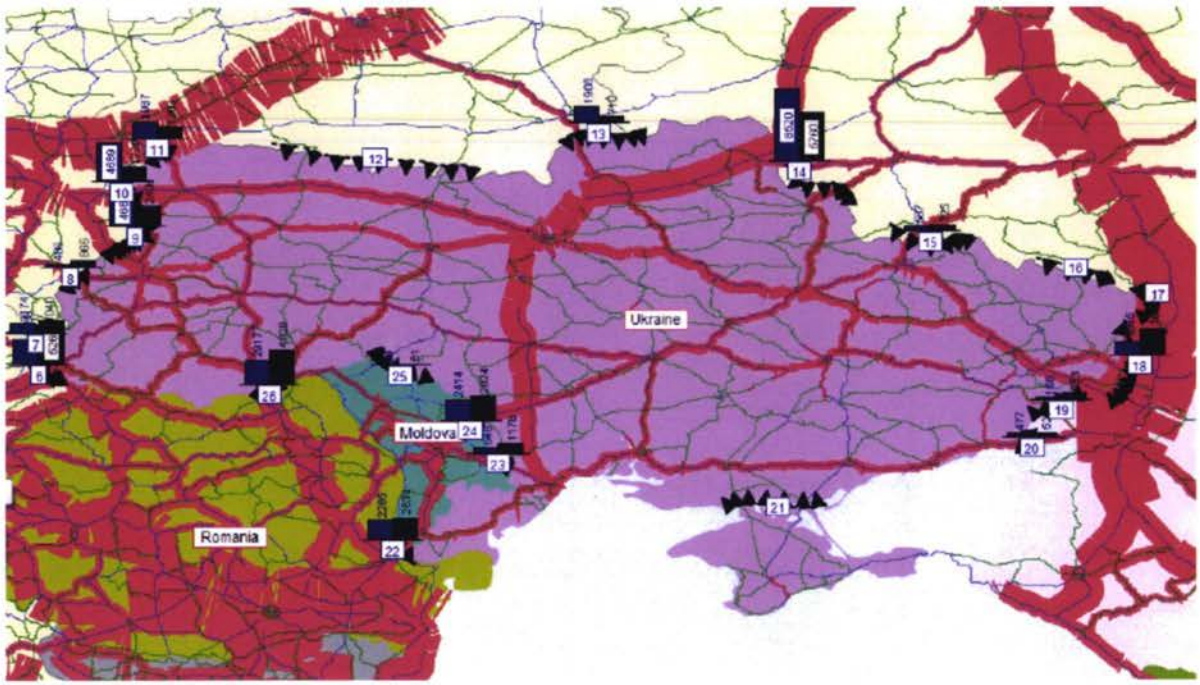


Иллюстрация 3: Транзитные грузопотоки ж/д и морского транспорта: сценарий "без реформ"

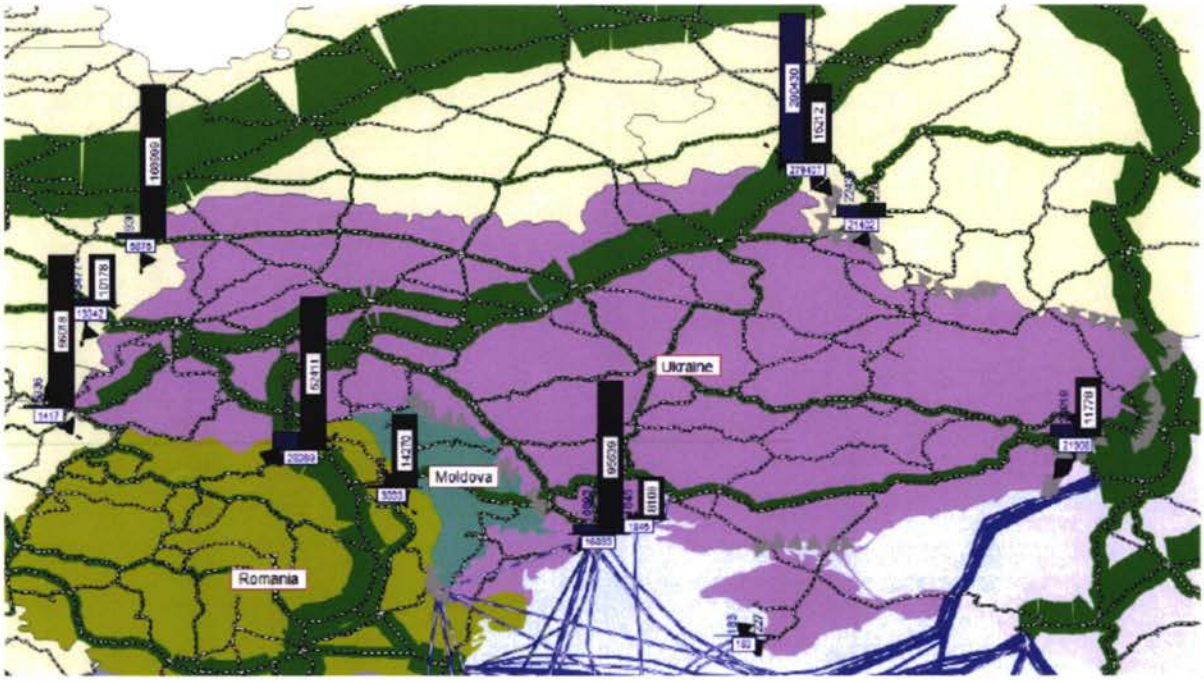
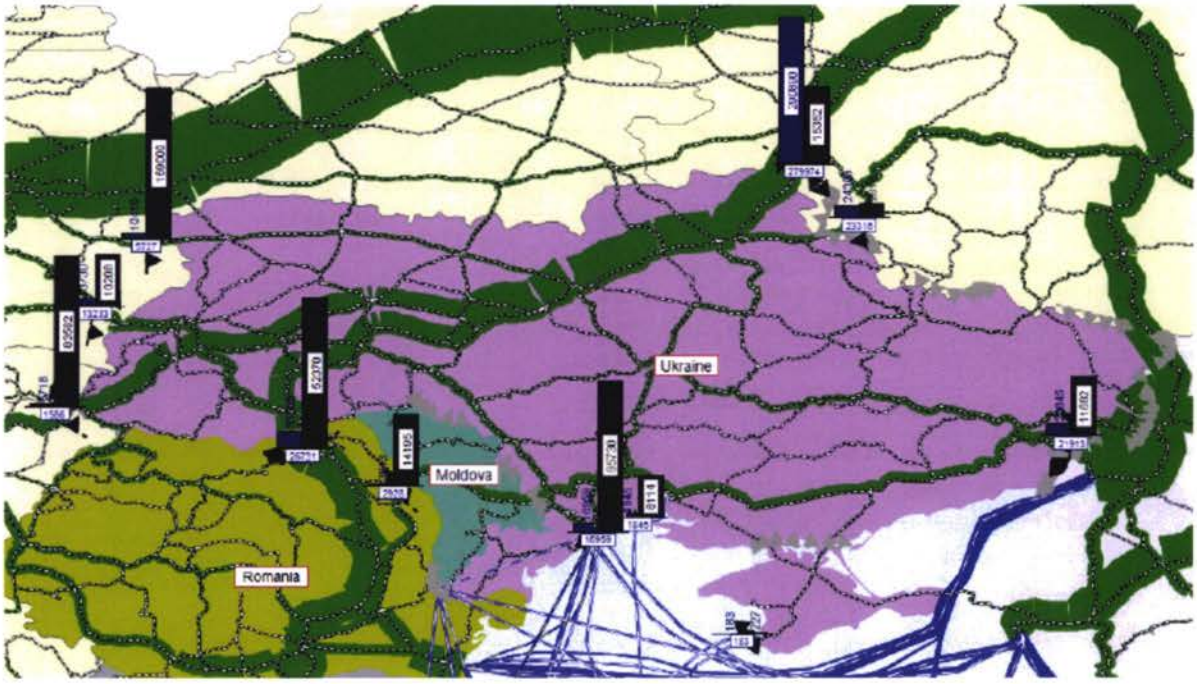


Иллюстрация 4: Транзитные грузопотоки ж/д и морского транспорта: сценарий "с реформами"



ПРИЛОЖЕНИЕ B: ТАРИФЫ КОНТЕЙНЕРНОГО БЛОК-ПОЕЗДА "ВИКИНГ"

USD/контейнер.

Маршрут	Груженный 20'	Порожний 20'	Груженный 40'	Порожний 40'	Груженный 45'	Порожний 45'
Одесса/Ильичевск-Бережесть (экс)*	315	230	470	305	545	350
Одесса/Ильичевск-Колядичи*	570	355	790	460	920	530
Колядичи-Одесса/Ильичевск	550	355	775	460	905	530
Одесса/Ильичевск-Гудогай (экс)*	485	300	750	425	875	500
Одесса/Ильичевск-Драугисте (Клайпеда)*	610	360	965	525	1130	625

** тариф включает оформление железнодорожной накладной и транзитной декларации*

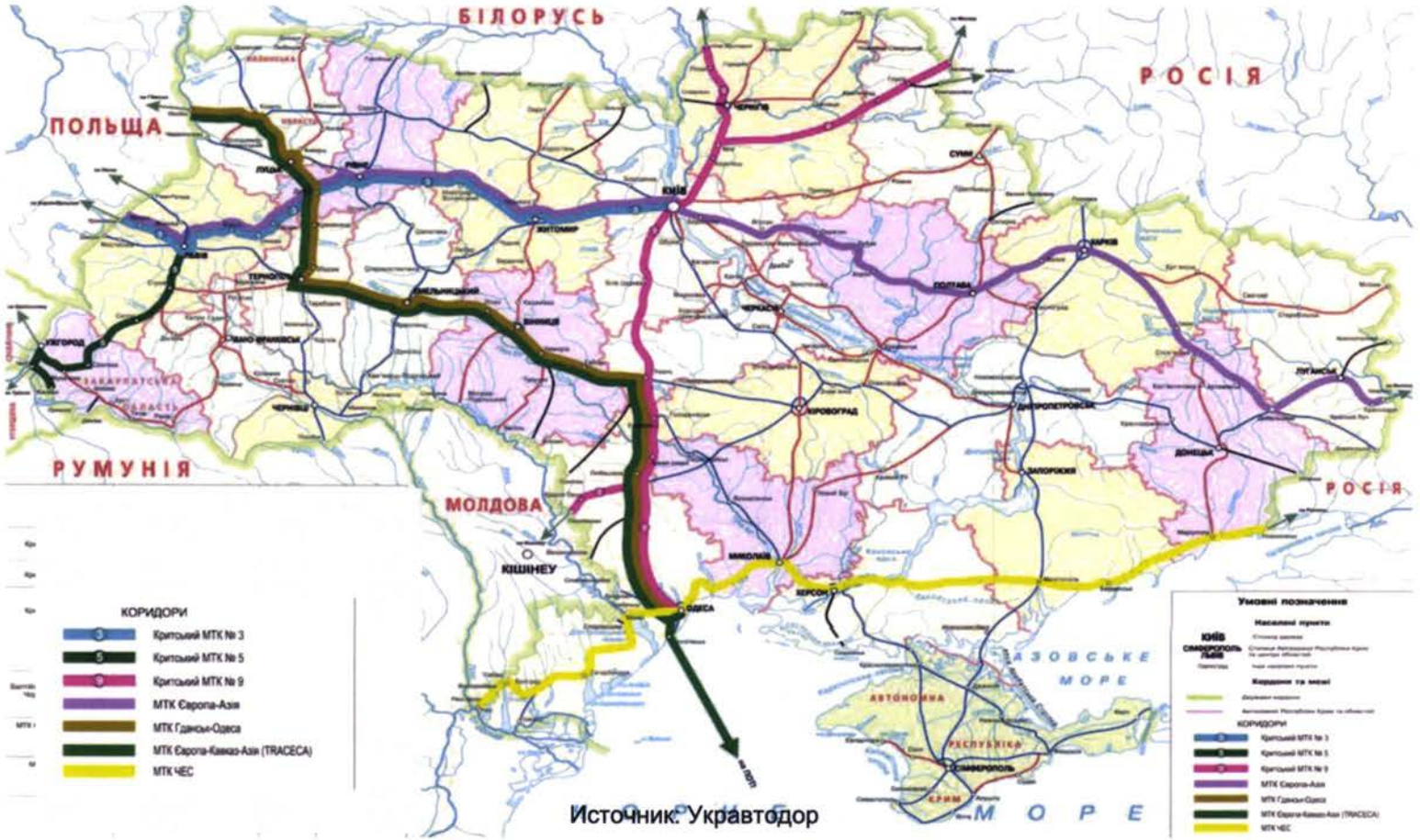
Маршрут	Груженный танк-контейнер (ТС) 20'	Порожний танк-контейнер (ТС) 20'	Груженный танк-контейнер (ТС) 40'	Порожний танк-контейнер (ТС) 40'	Груженный рефрижераторный контейнер (RF) 20'	Порожний рефрижераторный контейнер (RF) 20'	Груженный рефрижераторный контейнер (RF) 40'	Порожний рефрижераторный контейнер (RF) 40'
Одесса/Ильичевск-Бережесть (экс)*	360	255	535	340	350	245	515	330
Одесса/Ильичевск-Гудогай (экс)*	560	345	860	485	545	325	825	465
Одесса/Ильичевск-Драугисте (Клайпеда)*	610	420	1110	605	690	395	1060	58

** тариф включает оформление железнодорожной накладной и транзитной декларации*

Маршрут	Тип контейнера
Одесса/Ильичевск-Бережесть (экс)*	540
Одесса/Ильичевск-Гудогай (экс)*	770
Одесса/Ильичевск-Драугисте (Клайпеда)*	960

Источник: веб-сайт блок-поезда "Викинг"

ПРИЛОЖЕНИЕ C: МЕЖДУНАРОДНЫЕ АВТОДОРОЖНЫЕ КОРИДОРЫ УКРАИНЫ



Источник: Укравтодор

ENPI 2011 / 264 459

Логистические процессы и морские магистрали II

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

Отчет о ходе осуществления проекта IV – Приложение 5

МАСТЕР-ПЛАН
Предисловие

Апрель 2013 г.

Проект финансируется
Европейским Союзом

Проект осуществляется
Egis International / Dornier Consulting

ПРЕДИСЛОВИЕ

Настоящее предисловие включено в отчет в качестве вспомогательного документа. Данный формат был выбран в связи с тем, что на текущем этапе разработки мастер-план «LOGMOS» публикуется в качестве приложения к Отчету о ходе осуществления проекта IV. В следующем отчетном периоде мастер-план будет представлен в качестве отдельного документа. Это предисловие будет опущено и заменено на резюме.

В настоящее время предисловие содержит:

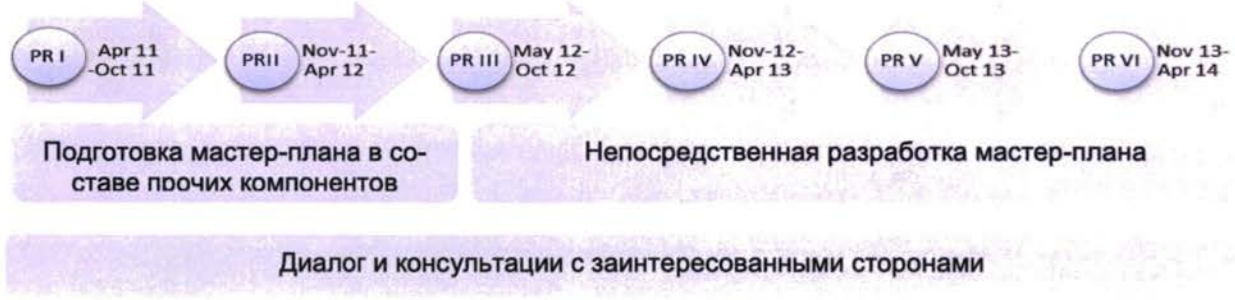
- Краткий обзор работы команды проекта «LOGMOS» над мастер-планом с начала реализации проекта;
- Перечень ключевых компонентов Концепции мастер-плана;
- Ознакомление с нынешней структурой мастер-плана и перспективный обзор его окончательной формы в апреле 2014 года.

Указанные компоненты представлены в последующих разделах.

- **Краткий обзор**

Мастер-план является центральным результатом проекта «LOGMOS». С начала реализации проекта все виды деятельности, аналитические исследования и консультации с заинтересованными сторонами были организованы с учетом разработки мастер-плана. В соответствии с планированием проекта работы над компонентом «мастер-план» интенсивно осуществлялись с начала отчетного периода III в апреле 2012 года (Иллюстрация. 1).

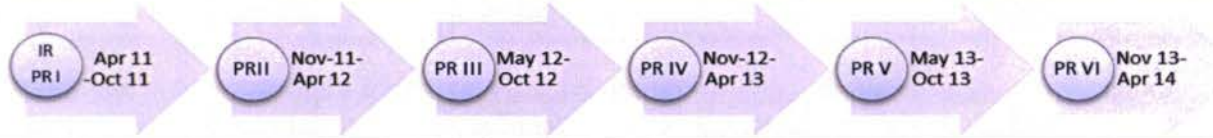
Иллюстрация 1: Последовательность работ по подготовке мастер-плана



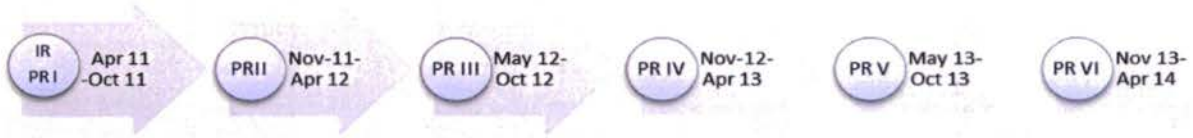
Промежуточные результаты работы над мастер-планом, проделанной с начала реализации проекта, представлены в Таблице 1. Основа методологии «LOGMOS» по разработке мастер-плана представлена в вступительном отчете. Эта методология отражает развитие TEN-T и применяет соответствующие принципы, насколько возможно, в условиях TPACECA. С учетом пересмотра политики TEN-T и рекомендаций по расширению TEN-T, подход проекта «LOGMOS» был опубликован с использованием методики TEN-T при подготовке мастер-плана «LOGMOS».

Кроме того, были подготовлены обзоры стран, охватывающие инфраструктурные, институциональные и операционные аспекты транспорта и логистики в каждой стране-бенефициаре. В целях обеспечения подготовки мастер-плана была создана собственная база данных TPACECA. Более того, были разработаны рекомендации в отношении финансирования и ведется работа над устранением правовых барьеров. Был подготовлен ряд тематических исследований, включая внутренние водные пути, транзитную функцию Украины в TPACECA и анализ затрат и выгод для проекта контейнерного поезда. Все это является неотъемлемой частью подготовительной работы по созданию мастер-плана.

Таблица 1: Результаты работ по подготовке мастер-плана



Вступительный отчет (ВО) и Отчет о ходе осуществления проекта (ООП) I	**Отчет о ходе осуществления проекта II**	**Отчет о ходе осуществления проекта III**	**Отчет о ходе осуществления проекта IV**	**Отчет о ходе осуществления проекта V**	**Отчет о ходе осуществления проекта VI**
Методологический базис «LOGMOS» (ВО: Приложение 3)	Обновленные руководящие принципы политики TEN-T EC и методология разработки мастер-плана «LOGMOS» (Приложение 9)	Концепция мастер-плана «LOGMOS» (Приложение 5)	Проект мастер-плана «LOGMOS» (в соответствии с концепцией) - Введение - Обзоры по видам транспорта (железнодорожный, морской) - Правовые аспекты (Приложение 5)	Проект мастер-плана «LOGMOS» (в соответствии с концепцией) - Обновленное введение - Полные обзоры по видам транспорта (автомобильный, железнодорожный, морской) - Логистика - Обновленные правовые аспекты	Заключительная редакция мастер-плана «LOGMOS»
Тематическое исследование Внутренние водные пути TPACEKA – Анализ ситуации на Днепре (ООП I: Приложение 3)	Тематическое исследование Внутренние водные пути TPACEKA – Анализ ситуации на Дунае (Приложение 5)		Транзитный потенциал Украины (Приложение 4)	Актуализация онлайн	Включено в мастер-план
Планы действий по пилотным проектам (ВО: Приложение 4)	Актуализация онлайн	Актуализация онлайн		Актуализация онлайн	
Введение в мультикритериальный анализ (ВО: Приложение 5)	Обновленный мультикритериальный анализ «LOGMOS» (Приложение 9, Дополнение 1)	Результаты МКА и краткое описание проектов / планы действий для отобранных новых пилотных проектов		Актуализация онлайн	



Вступительный отчет (ВО) и Отчет о ходе осуществления проекта (ООП) I	Отчет о ходе осуществления проекта II	Отчет о ходе осуществления проекта III	Отчет о ходе осуществления проекта IV	Отчет о ходе осуществления проекта V	Отчет о ходе осуществления проекта VI
		(Приложение 4)			
	Улучшение правовой среды: Часть I (Приложение 3)	Улучшение правовой среды: Часть II (Приложение 3)	Улучшение правовой среды: Часть III (Приложение 3)		
Актуализированная информация о судоходных линиях (ВО: Приложение 6)	Актуализированная информация о судоходных линиях (Приложение 6)	Актуализированная информация о судоходных линиях (Приложение 6)	Актуализированная информация о судоходных линиях (Приложение 6)		
Введение к обзорам стран (ООП I Приложение A)	Методика сбора и обработки данных для составления обзоров стран (Приложение A)	Публикация обзоров стран (онлайн)	Публикация обзоров стран (онлайн)		

- **Перечень ключевых компонентов Концепции мастер-плана**

В декабре 2012 года была утверждена Концепция мастер-плана. Этот документ определил предпосылки, цели и обоснования, а также масштаб и объем (инфраструктура, регуляторная сфера и рынок) мастер-плана. В документе четко изложены структура и план работы по подготовке мастер-плана «LOGMOS» (Иллюстрация 2).

Иллюстрация 2: Положения Концепции

Положения Концепции служили основой для работы по проекту, начиная с отчетного периода IV.

- **Ознакомление с нынешней структурой мастер-плана и перспективный обзор его окончательной формы в апреле 2014 года**

Структура мастер-плана, представленная в Приложении 5 к Отчету о ходе осуществления работ, соответствует структуре, определенной в Концепции (Таблица 2). Соответствующие элементы будут публиковаться по мере готовности и обновляться в ходе реализации проекта.

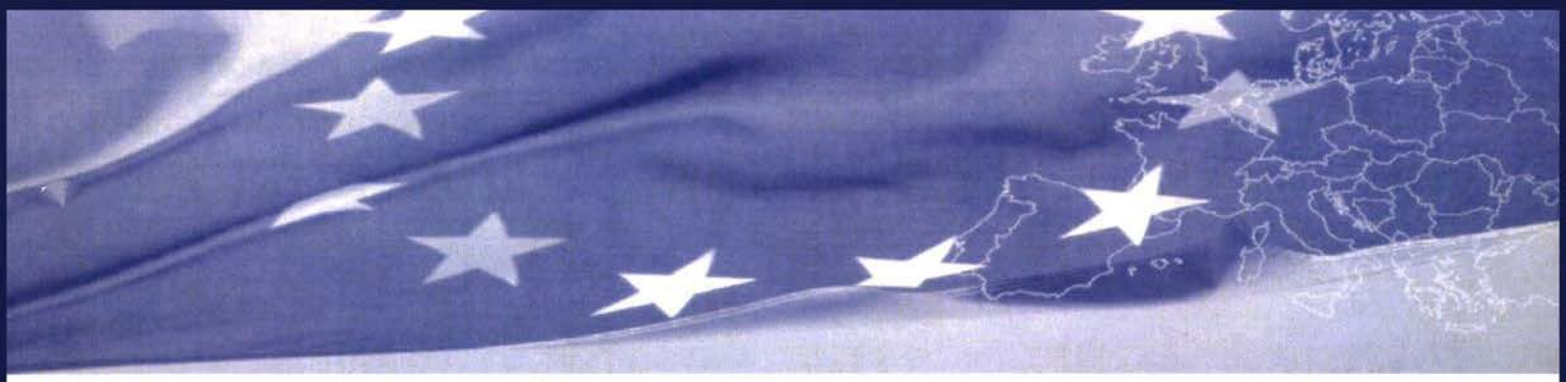
В настоящее время начата работа по Разделам 1 «Введение» и 2 – «Выводы и результаты». Проекты соответствующих подразделов публикуются в виде отдельных отчетов.

Таблица 2: Структура мастер-плана и сроки подготовки материалов

Пояснительная записка		Будет подготовлена после завершения работы над всеми разделами
1	**ВВЕДЕНИЕ**	**Приложение V – Введение**
1.1	Определение и референтные модели	Проект Будут актуализированы
1.2	Целевые группы и задачи мастер-плана	
1.3	Методология, используемая для подготовки мастер-плана	
1.4	Консультации и диалог	
2	**ВЫВОДЫ И РЕЗУЛЬТАТЫ**	Частично подготовлены

2.1 Состояние дел: тематические отчеты по секторам	Приложение V – Тематические отчеты по секторам Проекты Будут актуализированы
Институциональные и правовые барьеры	
Транспортные потоки	
Морские магистрали, железнодорожные паромы и морские перевозки	
Железнодорожный сектор	
Автомобильный сектор	ООП 5
Сообщение с внутренними районами, мультимодальные и логистические возможности	ООП 5
2.2 Подход к определению общих и основных сетей ТРАСЕКА и коридора ТРАСЕКА	ООП 5 Октябрь 2013 года
2.3 Сравнительный анализ национальных проектов и пилотных проектов (MCA)	ООП 5
2.4 Технические рекомендации	ООП 5
2.5 Связь между ТРАСЕКА и ЕС	ООП 5
3 РУКОВОДЯЩИЕ ПРИНЦИПЫ И РЕКОМЕНДАЦИИ НА ВЫСОКОМ УРОВНЕ	ООП 5
3.1 Общие руководящие принципы	ООП 5
3.2 Определение стратегической перспективы и приоритетов	ООП 5
3.3 Общие рекомендации	
На **макро-уровне,** в том числе (не ограничиваясь перечисленным): Роль МПК ТРАСЕКА Роль и функции ТРАСЕКА Роль и участие частного сектора	Проект Заключительного отчета Март 2014 года
На **микро-уровне**: Разработка / обновление рекомендаций в форме Планов действий для будущих и текущих важнейших проектов	Проект Заключительного отчета
3.4 Дорожная карта «LOGMOS»	Проект Заключительного отчета

Работа над мастер-планом будет продолжена, и в октябре 2013 года мастер-план примет форму отдельного документа. В веб-разделе, посвященном мастер-плану, будут регулярно публиковаться обновления. С мая 2013 года отчеты по секторам, тематические исследования и обзоры стран будут обновляться онлайн перед их окончательной публикацией в апреле 2014 года.



ENPI 2011 / 264 459

Логистические процессы и морские магистрали II

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

Отчет о ходе осуществления проекта IV – Приложение 5

МАСТЕР-ПЛАН

I – Введение

Апрель 2013 г.

Проект финансируется
Европейским Союзом

Проект осуществляется
Egis International / Dornier Consulting

СОДЕРЖАНИЕ

1 ВВЕДЕНИЕ 2

1.1 Определение и базовые модели 5

1.1.1 Мастер-план: определение и значения, отличия от похожих понятий (других видов планов или дорожных карт) 5

1.1.2 Региональный и национальный мастер-план – определяющие факторы с точки зрения TRACECA и «LOGMOS» 5

1.1.3 Сопоставимые эталонные модели в сфере логистики и транспорта (региональные) 7

1.1.4 Принципы разработки мастер-плана «LOGMOS» 7

1.2 Целевые группы и задачи мастер-плана 9

1.3 Методология разработки мастер-плана 10

1.4 Консультации и диалог 12

1 ВВЕДЕНИЕ

Настоящий мастер-план подготовлен в рамках финансируемого ЕС проекта «LOGMOS», направленного на развитие концепций морских магистралей и логистики в ТРАСЕКА с целью содействия функционированию коридора и рыночной интеграции стран-участниц ТРАСЕКА.

ТРАСЕКА является мультимодальным коридором, объединяющим как имеющие выход к морю, так и внутриконтинентальные государства (страны Средней Азии, Кавказа, а также некоторые страны Черноморского бассейна). Цель мастер-плана «LOGMOS» состоит в создании комплексного видения важнейших стратегических направлений и в содействии бенефициарам ТРАСЕКА и заинтересованным кругам ЕС в совершенствовании функциональных и операционных аспектов логистики и морских магистралей в коридоре ТРАСЕКА. Мастер-план должен обеспечить всеобъемлющие условия для сфер деятельности внутри коридора ТРАСЕКА и рационализировать план внешних мер в отношении ТРАСЕКА.

Мастер-план разработан с точки зрения коридора и ориентирован на базовую сеть стран ТРАСЕКА. Методология ЕС по расширению TEN-T и актуализированная политика TEN-T были тщательно учтены и адаптированы к условиям ТРАСЕКА. Эта методология не только является основным элементом для определения базовой сети, но и находит свое отражение в критериях, используемых при определении приоритетных проектов и действий.

Мастер-план содержит рекомендации, применимые для трех слоев функционирования коридора: инфраструктурного, правового и институционально-рыночного. В дополнение к рекомендациям на высоком уровне, содержащим основные принципы стратегических действий, мастер-план включает планы действий для пилотных проектов, имеющих жизненно важное значение для долгосрочного развития.

Работа основана на всестороннем анализе транспортного сектора в регионе, который представлен в обзорных отчетах по странам, тематических отчетах и исследованиях. Все рекомендации, сформулированные в процессе работы над проектом, представляют собой практические результаты интенсивного диалога и консультаций с заинтересованными сторонами. Будучи ориентированным на инновационные цели, мастер-план будет разработан на базе капитализации результатов существующих проектов ТРАСЕКА, опыта, средств и инструментов регионального значения.

В свете растущей глобализации мировой экономики страны признали необходимость установления более качественных связей в коридоре ТРАСЕКА и интеграции коридора со всемирными логистическими сетями, в частности, с ЕС на Западе посредством TEN-T и с восточным формирующимся рынком в Западном Китае и за его пределами. Таким образом, политика и проекты в области транспорта должны ориентироваться не только на национальные аспекты и требования, но и оцениваться с точки зрения их значимости для региональных и международных потребностей и тенденций.

Координация усилий для достижения наиболее эффективного взаимодействия предполагает разработку глобального плана, утвержденного всеми государствами-членами ТРАСЕКА. Мастер-план призван суммировать результаты обмена мнениями и совместно согласованные принципы работы, основанные на постоянном диалоге с заинтересованными сторонами на национальном, двустороннем и региональном уровнях. Тем не менее, в современной динамичной среде этот план не следует рассматривать как окончательный, завершающий и неизменный документ. Его основная функция заключается в том, чтобы являть собой живой инструмент, форма и содержание которого развивается с течением времени под наблюдением Постоянного Секретариата ТРАСЕКА.

Поэтому предполагается, что реализация мастер-плана с точки зрения принципов и рекомендаций будет опираться на открытую политическую волю участвующих стран и что заинтересованные стороны будут по-прежнему твердо намерены регулярно вносить свой вклад в его совершенствование и обновление.

Концепция мастер-плана «LOGMOS» разрабатывается в тесном трансграничном взаимодействии с заинтересованными сторонами на основе:

- ориентированного на рынок подхода,
- концентрации внимания на прагматических вопросах, зачастую предполагающих реализацию «мягких» мер, которые во многих случаях уже были разработаны и успешно внедрены в рамках других проектов TRACECA или в других бывших социалистических странах;
- и, следовательно, постоянного диалога с широким кругом институциональных, государственных и частных заинтересованных сторон, позволяющего выявить их ожидания и требования внутри и за пределами стран TRACECA.

Главная цель по-прежнему заключается в неуклонном повышении конкурентоспособности и надежности. Степень надежности, в свою очередь, может быть определена с точки зрения безопасности, предсказуемости и непрерывного онлайн доступа к информации для всех игроков.

Мастер-план «LOGMOS» направлен на приведение в действие концепции «LOGMOS» на основе сценариев, составленных с учетом предсказуемых тенденций их последствий геополитического и экономического развития региона TRACECA и окружающих регионов.

Центральная идея TRACECA состоит в продолжении наземных транспортных коридоров по морю и соединении морских путей с основными внутренними транспортными узлами. Пять из десяти прямых странах-бенефициаров (Кыргызстан, Таджикистан, Узбекистан, Армения и Молдова) не имеют береговой линии и, следовательно, прямого доступа к открытому морю. Три страны (Казахстан, Туркменистан и Азербайджан) имеют доступ только к закрытому бассейну Каспийского моря. Таким образом, эти восемь стран в большей или меньшей степени зависят от транспортных сетей соседних стран и соответствующих правил их использования для транспортировки значительной части, если не всего, внешнеторгового обмена.

В этой связи было предложено включить в мастер-план «LOGMOS» не только аспект морских перевозок, но также логистический аспект, узлы и хабы внутриконтинентальных стран, их подключение к пилотным проектам морских магистралей с точки зрения развития инфраструктуры, организации международных цепей поставок и реализации организационных мер для беспрепятственного и непрерывного прохождения грузопотоков через границы и в рамках транзита.

Для обеспечения максимальной эффективности и устойчивости настоящего мастер-плана были определены и использованы следующие стратегические принципы:

- капитализация достижений и предложений по интегрированным наилучшим образом транспортно-логистических коридорам из трех предыдущих Проектов, реализованных при финансировании ЕС:
  - Международные центры логистики для западных стран ННГ и Кавказа;
  - Международные центры логистики для стран Центральной Азии;
  - Морские магистрали для Черного и Каспийского морей;
- постоянное отслеживание и доработка пилотных проектов, отобранных в рамках указанных Проектов (например, два проекта морских магистралей на Кас-

пии были разделены на четыре с целью более точного учета конкретных особенностей каждого вида перевозок – паромных и Ро-Ро);

- сосредоточение на пилотных проектах, которые потенциально могут быть объединены или связаны с другими пилотными проектами, или на повышении эффективности существующих видов деятельности. Так, например, планируемый МЛЦ в Тбилиси может стать крупным железнодорожным узлом для всех региональных контейнерных маршрутных поездов - уже запущенных (Поти-Тбилиси и Поти-Ереван) и будущих (Поти-Баку, Баку-Тбилиси-Карс и «Шелковый ветер» из Казахстана);
- интеграция новых пилотных проектов, которые повышают эффективность деятельности коридора ТРАСЕКА в целом («Шелковый ветер»);
- систематический обмен опытом и передовой практикой между странами ТРАСЕКА и другими регионами (современные таможенные и другие процедуры пересечения границы, внедренные в Грузии, на наземных КПП между Грузией и Турцией, между Украиной, Беларусью и Литвой при эксплуатации поезда «Викинг», между Молдовой и Украиной под эгидой EUBAM, между Грузией и Арменией в рамках программы ЕС/ПРООН по комплексному управлению государственными границами на Южном Кавказе, разрешение на свободное сношение с берегом для судов, как это было реализовано в портах бывшего Советского Союза, а теперь в портах ЕС – в странах Балтии и Констанце и т.д.);
- сосредоточение внимания на реализации «мягких» мер по устранению узких мест, упрощению процедур пересечения наземных и морских границ, усовершенствованию государственного и частного управления активами (в т.ч. судами, портами, подвижным составом, грузовыми автомобилями и контейнерами) и, следовательно, снижении расходов на их эксплуатацию и повышении конкурентоспособности ТРАСЕКА;
- акцент на выделении человеческих, финансовых и других ресурсов только для инвестирования в инфраструктуру и ее обслуживание (порты, хабы / внутренние логистические центры и сообщение с ними - автомобильное, железнодорожное, по внутренним водным путям, напрямую или через хабы), а также оборудование (суда, сооружения в портах и логистических центрах, подвижной состав и контейнеры) рассматривается как абсолютно необходимый и актуальный для существующего и потенциального рыночного спроса фактор, на основе уточненного анализа транспортных потоков и рынков, технико-экономических обоснований и анализа затрат и выгод (это предполагается сделать путем определения основной сети, а также применения адаптированной методологии TEN-T);
- укрепление потенциала человеческих ресурсов, участвующих в реализации проектов ТРАСЕКА, значимых в контексте «LOGMOS».

Мастер-план будет интегрировать соответствующие компоненты транспортной политики государств-участников, положения общей стратегии МПК ТРАСЕКА, а также результаты, полученные в ходе реализации других проектов ТРАСЕКА и «чужих» (т.е. осуществляемых без поддержки ЕС) проектов в целях:

- объединения рекомендаций по реализации концепций морских магистралей и региональной сети логистических центров;
- выделения особенностей общих и основных сетей в контексте ТРАСЕКА;

- создания руководства по развитию коридора ТРАСЕКА в настоящее время и в ближайшие 5 лет.

1.1 Определение и базовые модели

1.1.1 Мастер-план: определение и значения, отличия от похожих понятий (других видов планов или дорожных карт)

Мастер-план определяется как стратегическое планирование организации, т.е. процесс определения ее стратегии и принятие решений о том, как распределить ресурсы для достижения целей, поставленных в стратегии.

Ключевые компоненты, относящиеся к стратегическому планированию, включают:

- Видение, т.е. долгосрочное представление о том, какой хочет стать организация и какой она хочет видеть среду, в которой она развивается,
- Миссия, т.е. какую ключевую цель ставит перед собой организация, и, следовательно, зачем она существует и что она делает для реализации своего видения,
- Ценности, т.е. взгляды и убеждения, которые разделяют все заинтересованные стороны в организации. Они определяют приоритеты и представляют собой культурный каркас, подкрепляющий процесс принятия решений,
- Стратегия, называющая и объединяющая общие долгосрочные и высокие цели, которых организация хочет достичь, и средства их достижения. Ее можно также назвать Дорожной картой. Обычно она предполагает разработку и более детальных планов, объясняющих, какие действия необходимо предпринять, когда, каким образом и как измерить их результаты (ключевые показатели эффективности). Такие планы называются Планами действий.

Процесс стратегического планирования включает следующие стадии:

- Анализ текущей ситуации в целях оценки значимых экономических тенденций, рыночной конъюнктуры (спрос, предложение и конкуренция) и существующей регуляторной среды;
- Определение желаемых целей;
- Выбор направления движения, наиболее подходящего для достижения целей с учетом средств, имеющихся в настоящее время или которые станут доступны в течение рассматриваемого периода.

Этот стандартный подход применяется в рамках Проекта для разработки мастер-плана «LOGMOS». Ситуационный анализ будет распространяться на альтернативные виды транспорта и маршруты, конкурирующие с ТРАСЕКА, и должен быть расширен, чтобы включить также обзор недостающих инфраструктурных звеньев и всевозможных узких мест, препятствующих беспрепятственному прохождению товарных потоков по коридору. Это связано с индексом эффективности коридора (TRAX), разработанным проектом IDEA. Мастер-план «LOGMOS» будет опираться на эти достижения и имеющиеся оценки при разработке положений, содействующих улучшениям в области логистики и морских магистралей.

1.1.2 Региональный и национальный мастер-план – определяющие факторы с точки зрения ТРАСЕКА и «LOGMOS»

Мастер-план будет подготовлен с учетом региональной перспективы. Национальный контекст будет рассмотрен в мастер-плане на базе двух взаимосвязанных аспектов:

- Фокусировка на положениях существующих национальных планов в области транспорта, которые имеют отношение к развитию коридора,
- Применение рекомендаций для конкретных стран, которые могут способствовать повышению эффективности ТРАСЕКА.

В регионе ТРАСЕКА эффективность реализации планов и политики в области транспорта зависит от конкретных национальных и региональных политических и социально-экономических показателей. Следовательно, мастер-план ориентирован на отбор индивидуальных рекомендаций и подходов, пригодных для применения в контексте различных стран ТРАСЕКА.

Мастер-план разрабатывается в непростой обстановке, когда рекомендации на национальном уровне необходимо формулировать с целью:

- решения практических экономических проблем в области транспорта,
- постановки реалистичных целей с точки зрения воздействия предлагаемых мер, включая всесторонний диалог со всеми заинтересованными сторонами, в том числе, ключевых игроков из частного сектора,
- упорядочения деятельности потенциально пересекающихся планов, принятых на национальном уровне с целью согласованного развития коридора ТРАСЕКА с учетом пользовательского спроса,
- предложения организационных и контрольных механизмов для отслеживания и оценки осуществления.

Региональное сотрудничество базируется на конкретных проектах, будучи ограниченным их масштабом, и соответствующие усилия не всегда должным образом скоординированы. Даются рекомендации в отношении различных региональных инициатив сотрудничества в области транспорта. Мастер-план принимает эти инициативы во внимание с точки зрения их влияния на функционирование концепций логистики и морских магистралей в ТРАСЕКА. Конкретные мероприятия и инициативы таких институтов выходят за рамки задач настоящего мастер-плана, принимая во внимание его фокусировку и практическую направленность.

Для развития коридора ТРАСЕКА в соответствии с требованиями современной транспортной отрасли необходима выработка общего глобального видения и реализация четко определенного подхода к повышению эффективности коридора. Потенциал МПК ТРАСЕКА должен использоваться в качестве инструмента для реализации бизнес-ориентированных потребностей пользователей коридора. ПС ТРАСЕКА в Баку мог бы регулярно собирать, отслеживать и осуществлять их требования и задачи.

Стремительно растущая интернационализация торговли может стать катализатором радикальных изменений в регионе ТРАСЕКА: страны начинают осознавать, что индивидуально принятые политические курсы могут проявить себя как неэффективные и непродуктивные и что условием доступа к мировым рынкам является двустороннее, многостороннее и региональное сотрудничество. Многие страны начинают подсчитывать выгоду, которую они могут извлечь в плане инвестиций, занятости и доходов из привлечения транзитных грузопотоков на их территории. Чтобы эти «транзитные функции» развивались должным образом, необходима их поддержка путем упрощения процедур пересечения границы и таможенных транзитных процедур, или, другими словами, путем принятия мер по упрощению процедур торговли, что возможно только в сотрудничестве с другими странами.

1.1.3 Сопоставимые эталонные модели в сфере логистики и транспорта (региональные)

Поскольку TRACECA является межконтинентальным коридором, связывающим страны-участницы и азиатские рынки с Европейским Союзом, мастер-план должен учитывать в анализе трансъевропейскую транспортную сеть на западе, а также центрально-азиатскую и азиатскую транспортные оси.

Политика Европейского Союза в отношении расширения TEN-T и политические документы, определяющие развитие транспорта между европейскими странами, также принимаются во внимание при разработке мастер-плана.

Предлагаемые примеры включают, не ограничиваясь перечисленным, следующие документы:

- Белая книга ЕС 1996 г.: «Стратегия оживления железных дорог Сообщества» и три последующих «железнодорожных пакета»
- Белая книга 2011 г.: «План создания единого европейского транспортного пространства – стремление к достижению конкурентной и ресурсосберегающей транспортной системы».
- Руководство по развитию Трансъевропейской Транспортной Сети (TEN-T) от октября 2011 года (корректировка Руководства от июля 2010 года), утвержденные Советом министров транспорта в марте 2012 г.

Презентация стратегического видения и практических рамок деятельности требуют подхода, связывающего западную транспортную сеть и коридоры с восточными осями. В качестве отправной точки была принята методологии ЕС в отношении TEN-T, которая будет адаптирована с точки зрения коридора TRACECA и планов стран-участниц TRACECA.

1.1.4 Принципы разработки мастер-плана «LOGMOS»

При разработке мастер-плана следующие принципы являются основополагающими:

- **Региональная ориентированность и перспектива коридора**

В силу того, что TRACECA является мультимодальным коридором, объединяющим как имеющие выход к морю, так и внутриконтинентальные государства, такой мастер-план должен быть логически направлен на реализацию обеих концепций - логистики и морских магистралей. Для маршрутов, соединяющих Европу и Азию, мастер-план должен учитывать трансъевропейскую транспортную сеть на западе, а также центрально-азиатскую и азиатскую оси.

Национальный контекст и планы развития принимаются во внимание постольку, поскольку они имеют отношение к развитию коридора в целом. Видение TRACECA и ЕС: мастер-план «LOGMOS» должен отражать комплексное понимание жизненно важных стратегических направлений и направлять бенефициаров TRACECA и заинтересованные стороны ЕС в совершенствовании функциональных и операционных аспектов логистики и морских магистралей TRACECA. Мастер-план выступает в качестве всеобъемлющей основы для деятельности в различных областях TRACECA и оптимизировать программу «мягких» мер и инвестиционной поддержки TRACECA.

- **Эффективное применение инструментов и опыта TRACECA**

На уровне TRACECA мастер-план будет отражать пять основных компонентов стратегии МПК TRACECA до 2015 года. Стратегия направлена на развитие надежных мультимодальных цепей, и связана с развитием кадрового потенциала и привлечением финансирования, согласовано с руководящими принципами и деятельностью проектов IDEA I и II.

Для того чтобы избежать дублирования с другими проектами ЕС, мастер-план «LOGMOS» будет учитывать и опираться на деятельность этих проектов в области безопасности морских, сухопутных и воздушных перевозок, измерения эффективности коридора ТРАСЕКА, и транспортного моделирования, но не будет фокусироваться на этих областях.

- **Применимость для всех стран ТРАСЕКА**

Сфера задач мастер-плана будет сосредоточена с региональной точки зрения на государствах-партнерах по ЕИСП и странах Центральной Азии. Учитывая неоднородность статуса стран ТРАСЕКА с точки зрения механизмов сотрудничества с ЕС, мастер-план призван решить непростую задачу повышения отзывчивости стран ЕИСП, Центральной Азии, IPA и членов ЕС коридора ТРАСЕКА при решении задач в сфере логистики и морских магистралей, которые могут быть определены на основе соответствующих документов, имеющих отношение к этим странам[1]. Будут соблюдаться методологические принципы технической помощи, предусмотренные в контексте «LOGMOS» применительно к различным категориям стран-бенефициаров ТРАСЕКА.

Непрямые страны-бенефициары, страны-члены ЕС, такие как Румыния и Болгария, и кандидаты на вступление в ЕС (как Турция) будут получать перекрестные ссылки на мастер-план с точки зрения основных связей и передовой практики.

- **Передовые практики и их продвижение**

На уровне обмена передовым опытом страны ТРАСЕКА, являющиеся членами ЕС и IPA, должны принимать активное участие в пересмотре и корректировке основополагающих принципов ТРАСЕКА с точки зрения видения, миссии и ценностей с учетом текущих бизнес-ориентированных концепций развития устойчивых экономических коридоров.

---

[1] Документы для стран ЕИСП:

COM (2011) 415 от 7 июля 2012 года, Сообщение Комиссии Совету и Европейскому парламенту - ЕС и его соседние регионы: Обновленный подход к сотрудничеству в области транспорта.

COM (2007) 32 от 31.1.2007 Сообщение Комиссии Совету и Европейскому парламенту - расширению основных трансъевропейских транспортных коридоров на соседние страны и регионы - Руководство по транспорту в Европе и соседних регионах

Документы стран Центральной Азии:

«Стратегия ЕС и Центральной Азии за новое партнерство», утвержденная главами государств и правительств ЕС в июне 2007 года.

Региональная стратегия ЕС по оказанию помощи Центральной Азии в 2007 -2013 гг.

Пересмотренная повестка дня, утвержденная Советом Европейского союза в июне 2012 года

Турция является участницей IPA (Инструмент подготовки к вступлению в ЕС), поэтому ее повестка дня в области транспорта изложена в Траснпортной оперативной программе IPA для Турции.

Болгария и Румыния, будучи членами ЕС, должны следовать повестке дня, утвержденной в рамках обновленной политики TEN-T. Эти страны будут учитываться как непрямые страны-бенефициары, но деятельность, связанная с улучшениями на национальном уровне в этих государствах, не будет находиться в центре внимания мастер-плана «LOGMOS».

Роль ЕС при продвижении мастер-плана состоит в том, чтобы освещать его функции не только как экономического инструмента, но и как инструмента укрепления глобального сотрудничества и содействия поддержанию солидарности и мира в регионе.

1.2 Целевые группы и задачи мастер-плана

Целевыми группами мастер-плана являются национальные правительства, пользователи транспортных коридоров, ЕС, МФИ и структуры ТРАСЕКА. Мастер-план предоставит им обзор сфер деятельности по улучшению коридоров ТРАСЕКА и информацию об изменениях повестки дня.

На текущей предварительной стадии цели мастер-плана «LOGMOS» можно сформулировать следующим образом. По всей вероятности, они будут уточнены в итоговом документе:

- Акцентирование возрастающей и необходимой роли и функции коридора ТРАСЕКА в международной торговле за пределами региона ТРАСЕКА (Западный Китай - ЕС, Западный Китай - Турция) в качестве важной альтернативы другим коридорам и видам транспорта (в соответствующем разделе будет представлен отчет о тенденциях и перспективах морских контейнерных перевозок между Дальним Востоком и Европой);
- Соответственно, поощрение проведения заинтересованными сторонами систематической оценки региональных и международных последствий национальной политики при решении транспортно-логистических проблем, что будет дополнительно способствовать проведению переговоров с донорами и МФИ и росту заинтересованности и поддержки с их стороны;
- Предложение методологии для обеспечения максимально широкого распространения передового регионального и международного опыта среди всех заинтересованных кругов в странах ТРАСЕКА, что позволит им наиболее эффективно, экономично и оперативно распределять ресурсы. Вот лишь один из примеров: КТЖ, национальная железнодорожная компания Республики Казахстан, на протяжении ряда лет участвует в эксплуатации контейнерного поезда «Балтика-Транзит» по маршруту Рига – Алмыты. Однако, с 2011 года она также участвует в организации транзитного маршрута контейнерного поезда Чунцин-Дуйсбург через территорию Казахстана, который проходит по территориям использования железнодорожных накладных ЦИМ/ОТИФ и СМГС/ОСЖД. Процедуры, разработанные и реализуемые КТЖ для обеспечения минимальных задержек при пересечении китайско-казахстанской границы (при переходе от ОТИФ к ОСЖД), могут служить примером для будущей эксплуатации таких поездов, как «Шелковый ветер» или Баку-Тбилиси-Карс;
- Подготовка ряда принципов, рекомендаций и ориентиров в помощь принимающим решения лицам при определении курса действий на краткосрочную, среднесрочную и долгосрочную перспективу в соответствии со стратегией, согласованной всеми сторонами на уровне МГК;
- Составление детального плана или разъяснений для содействия потенциальным партнерам в установлении стандартов и ключевых показателей эффективности (KPI), позволяющих оценить потенциал пилотных проектов (используя при этом, насколько возможно, результаты, достигнутые в этом направлении проектом IDEA ТРАСЕКА, реализуемого при финансировании ЕС). Определение текущего и будущего курса действий по реализации и устойчивому развитию проектов в регионе ТРАСЕКА с учетом финансирования. В рамках методологии и деятельности «LOGMOS» уже были представлены методы работы по конкретным проектам: в

большинстве стран они опираются на национальные рабочие группы, состоящие из представителей заинтересованных сторон, партнеры которых уже начали использовать стандарты и планы действий (или элементы планов действий), включая методы реализации и финансирования;

- Формулировка конкретных предложений по разработке и непрерывному обеспечению глобальной логистической цепочки поставок и развитию транспортных процессов, основанных на международной практике, концепции «LOGMOS» и принятом в регионе ТРАСЕКА подходе;
- Определение оптимальных условий для привлечения частного сектора к созданию морских магистралей, международных логистических центров и к реализации комбинированных проектов (например Алят будет одновременно представлять собой новый Бакинский порт, МЛЦ и железнодорожный узел для обслуживания торговли с Центральной Азией на востоке, Кавказом, Турцией и Черноморским регионом на западе, с Россией на севере и Ираном и Персидским заливом на юге);
- Составление перечня инфраструктурных и других инвестиций, необходимых в краткосрочной, среднесрочной и долгосрочной перспективе, а также предложение способов их организации и финансирования в целях полноценного развития коридора ТРАСЕКА. Мастер-план будет содержать консолидированную информацию о возможных источниках финансирования и условиях доступа к ним на основе опыта, накопленного в рамках продвижения инвестиционного процесса в ТРАСЕКА в течение последних лет;
- Определение областей компетенции в государственном и частном секторе, требующих укрепления кадрового потенциала и профессиональной подготовки, а также предоставление рекомендаций по устранению соответствующих пробелов.

1.3 Методология разработки мастер-плана

В основу мастер-плана положены три слоя, определенные в процессе постоянных тесных консультаций с заинтересованными представителями государственного и частного секторов.

- **Оценка институциональной структуры и правовых условий на национальном и региональном уровнях.**

Сюда относятся аспекты упрощения процедур торгового обмена для внутренних, импортно-экспортных и транзитных грузопотоков. Делается акцент на фактической реализации существующих национальных законов и международных конвенций. Будут идентифицированы оставшиеся узкие места, несоответствия и пробелы в нормативно-правовой сфере. Эта часть включает также сравнительный анализ стран с точки зрения LPI (рейтинга уровня развития логистики Всемирного банка), условий для ведения бизнеса и инвестиционного климата, а также условий для международного транзита.

Фактическая база для этого анализа была собрана во время подготовки обзорных отчетов по странам и специализированных отчетов, содержащих оценку правовых барьеров по каждой стране. Кроме того, для выявления пробелов, которые необходимо восполнить в соответствии с лучшей международной практикой, будут использоваться интервью с представителями частного сектора и разработанные планы действий по реализации важнейших проектов.

Все рекомендации предоставляются с точки зрения практического уровня и могут быть применены к приоритетным проектам.

- **Анализ существующей транспортной и логистической инфраструктуры и сетей для каждого анализируемого вида транспорта**

Все рассматриваемые виды транспорта (железнодорожный, автомобильный, морской) по всему коридору будут проанализированы с выделением слабых и недостающих звеньев, пробелов с точки зрения взаимодействия и взаимосвязанности. Внутренний водный транспорт охвачен тематическими исследованиями ситуации на Днепре и Дунае. Основные выводы будут включены в рекомендации общего мастер-плана «LOGMOS», что касается связи этой части TRACECA с сетью TEN-T.

Будет также представлен краткий обзор всех текущих инвестиций в создание новой инфраструктуры с указанием участвующих доноров и МФИ, планов на будущее, а также полный перечень проектов всех стран (некоторые из которых были выбраны и представлены на Инвестиционных форумах TRACECA 2010 и 2012 гг.).

Источниками фактической базы для анализа существующей и планируемой инфраструктуры послужат обзорные отчеты по странам, национальные транспортные стратегии, консультации с заинтересованными сторонами, выездные миссии, сбор исходных данных и деятельность TRACECA по продвижению инвестиций.

- **Контекст глобального рынка TRACECA и операций в области морских магистралей и логистики**

В этой связи будут проанализированы и приняты во внимание следующие аспекты: существующие и потенциальные транспортные потоки, спрос и предложение, легкость доступа к инфраструктуре и инфраструктурным объектам, роль частного сектора, старые и новые монополии, системы сбора информации и доступа к ней, информационный обмен (между органами власти и между властью и пользователями на местном уровне – например, Системы информационного обслуживания портов, на национальном и региональном уровнях), конкурентоспособность и привлекательность коридора TRACECA по сравнению с другими коридорами / видами транспорта с анализом тенденций, «мягких» барьеров для торговли (таких, как практика пересечения границ, тарифы с точки зрения процесса принятия решений, ценообразование и региональное сотрудничество или стандартизация документации в области торговли и транспорта), гуманитарные аспекты (повышение компетентности, профессиональное образование и обучение) и другие недостающие важные параметры.

Основными источниками для этого слоя являются база данных по транспортным потокам проекта «LOGMOS» (скомбинированная с базой данных ООН COMTRADE), разработанная в рамках проекта IDEA I модель TRAX, обзорные отчеты по странам с точки зрения рыночных аспектов, реформ в государственном транспортном секторе (в основном, что касается железнодорожных компаний, концепций управления портов), участия и интересов частного сектора, а также многочисленные факты, собранные в ходе интервью и встреч с представителями частного сектора и бизнес-ассоциаций.

Все соответствующие выводы будут синтезированы в тематических отчетах, описывающих каждый вид транспорта (железнодорожный, автомобильный и морской – морские магистрали), а также мультимодальные возможности, логистический сектор и нормативно-правовую базу с точки зрения коридора. Будут опубликованы общие рекомендации и предлагаемые меры с расстановкой приоритетов и ранжированием этих предложений в краткосрочной, среднесрочной и долгосрочной перспективах.

Мастер-план будет сопровождаться планами действий для пилотных проектов «LOGMOS», охватывающих все важнейшие взаимосвязи в коридоре (морские магистрали, железнодорожно-паромные и контейнерные линии на Черном и Каспийском морях, сухопутный мост между Черным и Каспийским морем, транзит из Китая через Украину в Европу, логистические центры рядом с основными узлами), указанные меры и рекомендации для них будут включать аспекты всех трех упомянутых выше слоев. Для этих про-

ектов разрабатываются планы реализации в соответствии с общими мерами и рекомендациями, а также всеми тремя слоями мастер-плана (сетевой, правовой, рыночный).

Инструменты и сценарии, разработанные в рамках проекта IDEA I, также будут использоваться в целях обеспечения наилучшей согласованности с мастер-планом «LOGMOS».

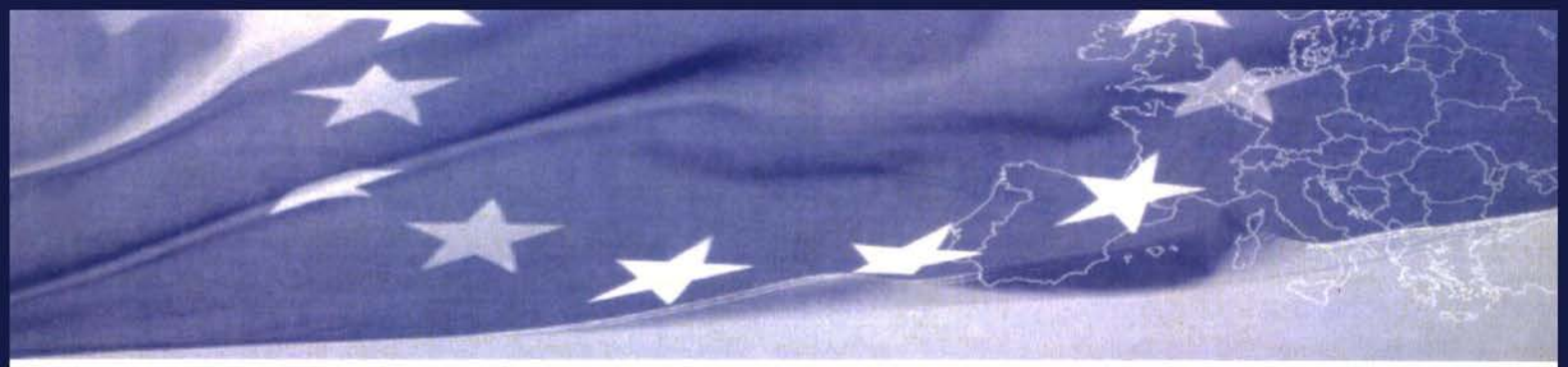
Принцип разработки мастер-плана совместно с заинтересованными сторонами (конечная цель состоит в получении их принципиального одобрения, укрепления их прав владения проектами и передачи им прав на реализацию) соблюдается с первых шагов по созданию мастер-плана.

1.4 Консультации и диалог

Проект мастер-плана будет представлен второстепенным и основным заинтересованным сторонам на высоком уровне в рамках регулярных контактов между командой экспертов «LOGMOS» и ПС ТРАСЕКА, национальными координаторами, государственными и частными заинтересованными сторонами Проекта.

Также будут рассмотрены и учтены советы международных транспортных организаций и учреждений, доноров и международных финансовых организаций (ЕС, ПРООН, Всемирного банка, АБР, ЕБРР, ЕИБ).

Цель состоит в обеспечении обратной связи с тем, чтобы представить видение заинтересованных сторон с упором на их ожидания и приоритеты, и помогать им по мере возможности в объединении их отдельных национальных интересов. Это будет способствовать укреплению сотрудничества на региональном и международном уровнях и даст возможность заинтересованным сторонам усовершенствовать, одобрить и в конечном итоге реализовать мастер-план.



ENPI 2011 / 264 459

Логистические процессы и морские магистрали II

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

Отчет о ходе осуществления проекта IV – Приложение 5

МАСТЕР-ПЛАН

2 – Выводы и результаты: Институциональные и правовые барьеры

Апрель 2013 г.

Проект финансируется
Европейским Союзом

Проект осуществляется
Egis International / Dornier Consulting

СОДЕРЖАНИЕ

1 РЕФОРМЫ В ПРАВОВОЙ СФЕРЕ 2

1.1 Обзор выводов 2
1.2 Рекомендации отчета о правовых барьерах 3
1.2.1 Индивидуальные рекомендации 3
1.2.2 Региональные рекомендации 5
1.2.3 Межрегиональные рекомендации 5
1.2.4 Резюме 6
1.3 Методика разработки Плана действий 7
1.4 План действий 11

ПЕРЕЧЕНЬ ТАБЛИЦ

Таблица 1: Шаблон Плана действий 11

1 РЕФОРМЫ В ПРАВОВОЙ СФЕРЕ

В данной главе кратко изложены выводы отчета по теме «правовые барьеры», как на региональном, так и на функциональном уровне. В ней конкретно показано, какие меры, кем и с какой целью должны быть приняты. План действий в заключительном разделе этой главы отражает достаточный уровень детализации всех рекомендаций отчета о правовых барьерах, которые теперь сформулированы в виде предложений конкретных мер.

Эти предложения предусматривают вмешательство на межрегиональном, региональном и национальном уровне; они могут комбинироваться друг с другом или осуществляться на автономной основе. В любом случае, план действий будет способствовать целенаправленной и конкретной реализации мер, направленных на устранение нормативно-правовых узких мест (в самом широком смысле) в пунктах пересечения границ, содействуя бесперебойному прохождению товарных потоков.

Что касается последующих шагов, то признанные важными меры следует продвигать путем составления резюме конкретных действий. Это может быть сделано при участии национальных администраций, соответствующих делегаций ЕС, ТРАСЕКА, в рамках одного или нескольких текущих проектов ТРАСЕКА, в зависимости от того, в какой степени задачи того или иного проекта пересекаются с указанными целями, а также наличия бюджета для такого подхода. Можно было бы рассмотреть возможность запуска целевого проекта технической помощи, поднимая все или наиболее важные меры на этот следующий уровень действий или составления резюме проектов.

В этой главе кратко рассматриваются выводы и рекомендации, сформулированные в отчете о правовых барьерах, и приводится их обобщающий обзор. Затем обсуждается и представляется методика разработки Плана действий, обеспечивая понимание деталей плана действий, а также позволяя эффективно использовать предоставленные данные и анализ. Однако следует понимать, что это динамический процесс, а отчет имеет статический характер, то есть на момент написания этой главы представленная в ней информация точна, а на момент «использования» этой главы, а затем и Плана действий, информация наверняка потребует актуализации с учетом последних событий.

1.1 Обзор выводов

Заключения отчета о правовых барьерах основаны на специальной методологии, которая была разработана для этого конкретного задания. Эта методология опирается на основные принципы лучшей международной практики (Конвенции, и действующая в настоящее время нормативно-правовая база ЕС). В рамках технического задания и целей проекта «LOGMOS» были выявлены основные проблемы, так называемые правовые (в широком смысле) «узкие места», а также потенциал для укрепления непрерывных трансграничных товарных потоков.

Основные «узкие места», принципы и вопросы были ранжированы в зависимости от их относительной важности. При этом применялись дополнительные оценки, сопоставительный анализ, интервью, личные наблюдения. Важнейшие «узкие места» были использованы для сравнения стран по этому конкретному принципу и поэтому, в некоторой степени, страны сопоставлялись друг с другом.

После этого были сформулированы конкретные рекомендации для каждой страны, а также региональные и межрегиональные рекомендации.

Основные проблемы связаны с тремя повторяющимися областями. Почти все страны, за исключением одной или двух, сталкиваются с проблемами, касающимися концепций «единого окна» и экономического оператора.

Перед многими странами стоят проблемы, связанные с модернизацией таможенных кодексов, а также внутренним и внешним обменом информацией и, следовательно, риск-менеджментом.

Грузия опережает большинство других стран (за исключением Турции и стран-членов ЕС - Румынии и Болгарии), пройдя через самые радикальные реформы. Поэтому Грузия может протянуть руку помощи другим странам в конкретной реализации реформ, что также могут (и делают) Турция, Румыния и Болгария. В Азербайджане и Таджикистане тоже были инициированы всеобъемлющие реформы, которые находятся в настоящее время на завершающем этапе.

Другие страны находятся на различных стадиях реализации целевых и комплексных реформ, некоторым из них требуется дополнительная техническая помощь, например, там, где разрабатывается или был только что принят новый таможенный кодекс. Какие-то страны могут извлечь пользу из обмена информацией и опытом, а некоторые нуждаются в оборудовании и инвестиционной помощи и т.д.

1.2 Рекомендации отчета о правовых барьерах

Рекомендации заключительного отчета о правовых барьерах были представлены для трех различных уровней:

- Индивидуальные / национальные рекомендации, связанные с устранением конкретных национальных недостатков или узких мест;
- Региональные рекомендации, посвященные общим закономерностям и проблемам, которые лучше всего решать на региональном уровне;
- Межрегиональные рекомендации, предполагающие решение проблем всех участвующих юрисдикций.

Эти рекомендации представлены ниже.

1.2.1 Индивидуальные рекомендации

Следующие индивидуальные рекомендации были сформулированы для конкретных стран в отчете о правовых барьерах:

Армения

- Содействие в реализации концепции «единого окна»; твиннинг-проект на месте; двусторонняя помощь Грузии;
- Концепция экономического оператора; двусторонняя помощь Грузии, круглые столы и т.д.;
- Модернизация таможенного кодекса; ТП с самого начала, опции – разработка нового или переработка прежнего таможенного кодекса;
- Присоединение к Конвенции внутриконтинентальных государств; TAIEX;
- Разграничение границ с Грузией;
- Институционализация сотрудничества с Грузией.

Азербайджан

- Реализация концепции «единого окна», круглый стол, обмен информацией;
- Оценка сухопутных границ с Грузией, бенчмаркинг, анализ;
- Концепция экономического оператора, подзаконные акты, двусторонняя помощь Турции, ТП.

Грузия

- Обязательное страхование транспортных средств и перевозок.

Казахстан

- Реализация концепции «единого окна», круглый стол, обмен информацией;
- Порт Актау (АММТП), бенчмаркинг, ТП / пилотный проект единого окна;
- Концепция экономического оператора, бенчмаркинг, содействие в реализации.

Кыргызстан

- Концепция «единого окна», ТП по разработке подзаконных актов;
- Концепция экономического оператора; обмен информацией, разработка законодательства.

Молдова

- Электронный анализ рисков для транзитных перевозок; аппаратно-программное обеспечение, инициатива EUBAM;
- Реализация концепции «единого окна», ТП в подготовке ресурсов, аппаратно-программное обеспечение, обучение;
- Риск-менеджмент на таможне и Центр обмена информацией; ТП на основе результатов EUBAM;
- Новый Таможенный кодекс, ТП для содействия в разработке нового Таможенного кодекса.

Таджикистан

- Концепция «единого окна», ТП в реализации, составлении требований и т.д.;
- Концепция экономического оператора; ТП в разработке подзаконных актов.

Украина

- Экспериментальный проект по внедрению «единого окна» в Одесском морском торговом порту;
- Новый Таможенный кодекс, ТП в разработке проектов нормативных актов и правил;
- Концепция экономического оператора; ТП в разработке проектов нормативных актов и правил, оценке потенциала и обучении персонала;
- Показатели эффективности портовых услуг;
- Твиннинг с портовыми и таможенными администрациями других стран.

Узбекистан

- Концепция «единого окна»; содействие во внедрении, институциональном укреплении, создании потенциала;
- Концепция экономического оператора; ТП в разработке проектов нормативных актов и правил, институциональное укрепление, создание потенциала;
- Электронная оценка рисков; ТП в разработке Планов действий для содействия внедрению электронной оценки рисков и обмена информацией.
- Реформа таможенного кодекса; ТП в разработке проектов нормативных актов и правил.

1.2.2 Региональные рекомендации

Вслед за этими индивидуальными рекомендациями были опубликованы региональные рекомендации, отдельно для Черноморского и Каспийского регионов, затрагивающие специфические региональные проблемы.

Эти региональные рекомендации предполагают организацию одного «круглого стола» по бенчмаркингу в отношении реализации концепции «единого окна», а другого – по бенчмаркингу в отношении реализации концепции экономического оператора для прикаспийских стран.

Две региональные рекомендации для стран Черноморского региона практически идентичны тем, что были сформулированы для региона Каспийского моря, - проведение «круглых столов», твиннинга и ТП по вопросам реализации концепции «единого окна», а также проведение «круглого стола», твиннинга и ТП по внедрению и демонстрации преимуществ концепции экономического оператора.

Единственное небольшое отличие состоит в том, что страны Черноморского региона, по всей видимости, несколько опередили своих партнеров на Каспии с точки зрения методологии и целей. Некоторые страны Каспийского региона, очевидно, варятся в собственном соку, что неудивительно, принимая во внимание переход от бывшей советской правовой среды к современной законодательной среде, со смешением культурных и исторических барьеров. Тем более впечатляющи случаи преодоления таких барьеров.

Черноморские страны получали больше адресной помощи в силу их непосредственной близости к ЕС и Турции, и у них (несмотря на то, что они тоже несколько «застряли») есть ясное представление о том, как следует решать проблемы и достигать поставленные цели. Вот почему твиннинг и ТП представляются более целесообразными в Черноморском регионе, где целевые мероприятия могли бы иметь серьезное воздействие. В Каспийском регионе бенчмаркинг позволил бы определить статус-кво, а затем инициировать подготовку целевых программ технической помощи.

1.2.3 Межрегиональные рекомендации

В то время как две основные региональные рекомендации - внедрение концепций «единого окна» и экономического оператора – упоминаются и в качестве межрегиональных рекомендаций, соответствующий подход и уровень помощи будут различными для Черного и Каспийского морей. Существует еще одна проблема, которая требует межрегионального и, по мере необходимости, международного сотрудничества и, следовательно, международного признания.

Основное многостороннее соглашение (ОМС) ТРАСЕКА, ратифицированное не всеми странами-участницами ТРАСЕКА, предусматривает основополагающие положения для создания международно признанного документа смешанной перевозки, регламентирующего вопросы ответственности, страхования и т.д. Ключевые принципы ОМС основаны на международно признанных правилах Гаага-Висби, поэтому оно может обеспечить региональную нормативную базу для подготовки приемлемого для всех стран-участниц договорного документа, покрывающего вопросы ответственности операторов смешанной перевозки.

Страны ТРАСЕКА не могут решать эту проблему без учета международного контекста. План действий ЕС в области транспортной логистики предусматривает исследования и развитие сети мультимодальных грузоперевозок в Европе, в качестве примеров направлений деятельности можно привести внедрение электронных грузовых деклараций (e-Freight) и проект FLAGSHIP.

Документ смешанной перевозки ТРАСЕКА, который соответствовал бы лучшей международной практике и был бы международно приемлем, до сих пор не разработан, и с точки зрения сегодняшней ситуации это довольно сложная задача. Тем не менее, это не означает, что данный вопрос не может быть решен и первые шаги в этом направлении не могут быть предприняты. На самом деле, первые попытки уже имеют место - ТРАСЕКА МТС / ОМС. Необходимо предпринять усилия для ратификации этих документов всеми странами ТРАСЕКА. Но одно лишь это, конечно же, не позволит решить вопросы ответственности и страхования при смешанных перевозках.

Еще одним шагом в этом направлении мог бы стать широкомасштабный сопоставительный анализ (бенчмаркинг) среди стран ТРАСЕКА по вопросам, касающимся страхования грузов, ответственности операторов, экспедиторов, перевозчиков (в случае различий), субподрядчиков, границ ответственности, правил и исключений, переноса ответственности (в случае необходимости) и совместной ответственности и т.д.

Особый интерес представляют такие вопросы, как ответственность получателей при отказе от груза, отказ от оплаты (и возможности обеспечения оплаты), простой безосновательно удерживаемых контейнеров, ответственность за невозврат контейнеров и т.д. Также важны вопросы компенсации и процедуры для брошенных грузов, возмещение убытков и такие вопросы, как проведение таможенных аукционов в течение установленных сроков, свободная экспатриация и восстановление товаров / грузов.

Может быть запущен целевой многосторонний проект технической помощи, где на первом этапе будет определен конкретный набор критериев, охватывающих наиболее важные моменты, касающиеся ответственности при смешанных перевозках, и основанных на лучшей международной практике (ЕС), в тесном сотрудничестве с ТРАСЕКА. Затем страны ТРАСЕКА будут оцениваться по этому набору критериев. Таким образом, можно было бы провести всестороннюю оценку наиболее важных недостатков, выявить сходства и общие проблемные области, а затем шаг за шагом устранять эти недостатки и в результате принять скоординированные и эффективные меры в направлении конечной цели - ликвидации этого «узкого места» и обеспечения беспрепятственного прохождения товарных потоков через границы.

1.2.4 Резюме

В таблице ниже представлен обзор рекомендаций для Каспийского и Черноморского регионов, касающиеся выявления и устранения узких мест в правовой сфере в пунктах пересечения границы.

Область	Черное море				Каспийское море				
	AR	GE	MD	UA	AZ	KZ	KR	UZ	TJ
МТС / ОМС	√√	√√	√√	√√	√√	√√	√√	√√	√√
«Единое окно»	√√√		√√√	√√	√√	√√√	√√√	√√√	√√√
Экон. операторы	√√√		√√√	√√	√√	√√√	√√√	√√√	√√√
Реформа в правовой сфере	√√	√	√√√	√√	√√	√√√	√√	√√	√√

В таблице приведены основные проблемные вопросы и страны, для которых эти проблемы актуальны. Таблица отражает конкретные проблемы и потребности отдельных стран. Например, в Украине недавно был введен в действие новый Таможенный кодекс, как и в Таджикистане и Азербайджане. Таким образом, этим странам не нужна помощь в разработке нормативно-правовых актов, но вполне может понадобиться содействие в подготовке подзаконных актов и, следовательно, правовая поддержка по упорядочиванию подзаконных актов и / или вводу в действие норм и правил.

Другие страны, такие как Молдова и Казахстан, работают над модернизацией законодательной сферы и пока не приняли нормы первичного законодательства (новые таможенные кодексы), поэтому эти страны испытывают более высокую потребность в правовой помощи.

В отдельных странах концепция «единого окна» осуществляется в различной степени, например, в Азербайджане и Украине была разработана законодательная база для концепции «единого окна» и, следовательно, за исключением подзаконных актов, соответствующее «узкое место» в правовой сфере ликвидировано. Требуются другие «инструменты», чтобы заставить эти правовые системы работать, в частности, подготовка кадров, поиск источников поставок программно-аппаратного обеспечения и т.д., и эти вопросы будут учтены в Плане действий.

1.3 Методика разработки Плана действий

В данной главе представлен общий План действий по устранению узких мест, упущений, недостатков и удовлетворению потребностей, выявленных в странах-участницах ТРАСЕКА. Ниже показано, какие конкретные действия, шаги, мероприятия и т.д. могут и должны быть рассмотрены, обоснование их необходимости, требуемый уровень усилий, потенциальные источники финансирования и, наконец, ожидаемый эффект от каждого шага, действия или мероприятия.

Эти действия, шаги и мероприятия основываются на конкретных рекомендациях отчета о правовых барьерах. Рекомендации Плана действий классифицируются и определяются в зависимости от приведенных ниже ключевых параметров:

- Микро- и макроуровни;
- Национальный/ Двусторонний / Региональный (ТРАСЕКА) уровни;
- Определение мер, действий, шагов;
- Участие (роли) ключевых заинтересованных сторон, МПК ТРАСЕКА, ЕС, других организаций;
- Приоритеты (с точки зрения коридора);
- Требования к созданию потенциала (на всех уровнях);
- Предполагаемое социально-экономическое воздействие (если оно может быть измерению или оценено);
- Время;
- Требуемые усилия;
- Связь с другими инициативами.

Ниже приводится разъяснение параметров выбранного Плана действий и, где это возможно, иллюстрирующие выбор примеры.

- **Микро- и макроуровни**

В соответствии с этим параметром будет определяться конкретный уровень адресного вмешательства. Действия могут предприниматься на макроуровне (то есть на национальном уровне), или на местном низовом уровне. Важность этого параметра можно проиллюстрировать на примере Украины, где имеется история успешной и менее успешной реализации проектов, мероприятий и шагов. Успешными были те, что предусматривали шаги по практической реализации, то есть изменения на национальном уровне (в масштабах всей страны) сопровождались местными низовыми пилотными проектами.

Функциональный уровень вмешательства также может быть различным: политические и / или законодательные меры осуществляются на макроуровне, а реализация на местах – на микроуровне. Кроме того, они не обязательно должны идти последовательно, одна из мер (макро- или микро) может предшествовать другой, но для получения максимальной выгоды, достижения эффекта и воздействия обе меры должны быть спланированы, скоординированы и осуществлены. Снова возвращаясь к примеру Украины, следует отметить инициативу EUBAM как пример реализации успешного проекта на низовом микроуровне, и введение в действие нового Таможенного кодекса на макроуровне. Сначала была реализована инициатива EUBAM, а новый Таможенный кодекс был принят в прошлом году.

Таким образом, любая инициатива на макроуровне нуждается в реализации пилотных проектов (или аналогичных мер) на микроуровне, а любой успешный проект (несколько проектов) на микроуровне вполне может содействовать или предшествовать вмешательству на макроуровне, отсюда и важность координации и планирования мер на макро- и микроуровне.

- **Национальный/ Двусторонний / Региональный уровни**

Любые трансграничные меры, такие как сокращение юридических / институциональных «узких мест» в физических пунктах пересечения границы потребуют национального, двустороннего и даже регионального сотрудничества и координации. Пример пункта пересечения границы между Грузией и Арменией в Бавре показывает, насколько важно двустороннее сотрудничество в этих вопросах. Грузия построила свою часть объекта пересечения границы без согласования с Арменией, по утверждению официальных лиц Армении. Сейчас Армения вынуждена корректировать свой проект, чтобы он мог быть интегрирован в уже готовую структуру на грузинской стороне.

Любая мера, которая имеет потенциал трансграничного воздействия, должна согласовываться с усилиями всех ключевых заинтересованных сторон. Под заинтересованными сторонами подразумеваются основные непосредственно заинтересованные стороны, такие как соответствующие государственные таможенные службы, а также любые другие заинтересованные организации, такие как ЕС, ТРАСЕКА, другие проекты или мероприятия и пр. Уровни вмешательства и соответствующие функциональные области направленных действий должны быть четко определены, и все заинтересованные стороны должны быть привержены целям любой такой запланированной меры.

EUBAM является хорошим примером успешной реализации двустороннего проекта между Украиной и Молдовой, но только благодаря тесному сотрудничеству и координации мер с обеих сторон (совместные проверки, обмен информацией и т.д.).

- **Определение вмешательства**

Виды вмешательства, как такового, могут иметь множество граней и их комбинаций. В принципе, различают проекты технической помощи, обмен опытом (твиннинг), платформы для обмена информацией (TAIEX, круглые столы и т.д.), создание потенциала и обучение, поставки товаров и т.д.

При решении конкретных (трансграничных или национальных) проблемных вопросов и попытке определить наиболее подходящие виды вмешательства важно принимать во внимание ряд факторов. Это аналитические вопросы, такие как отсутствие законодательства, отсутствие соответствующих стандартов, недостатки образования и т.д., затем связанные с человеческими ресурсами вопросы институционального укрепления и создания потенциала, а также любые вопросы в отношении оборудования (отсутствие необходимого оборудования и ресурсов и потребности в них). Эти вопросы должны комплексно решаться на национальном и / или двустороннем уровне. Зачастую бывает так, что мощностей достаточно, а уровень профессиональной подготовки персонала недостаточен,

например, некоторые таможенники в Украине не умеют обращаться с формами Т1 книжки МДП.

В качестве другого примера можно упомянуть наличие вполне приемлемой законодательной базы в Молдове для совместной с Украиной оценки рисков (в рамках EUBAM), однако есть потребность в мобильном сканирующем оборудовании, которое позволяет осуществлять проверки на удалении от пограничных пунктов. В то время как одна из мер, совместные пункты пересечения границы с Украиной, имела весьма существенное воздействие, необходимо предпринять ряд связанных мер с целью дальнейшего распространения этого воздействия.

- **Участие (роли) ключевых заинтересованных сторон**

Участие и приверженность ключевых заинтересованных сторон жизненно важны для успеха любого вмешательства. Таким образом, все виды вмешательств предполагают систематизацию заинтересованных сторон, т.е. определение ключевых национальных и международных заинтересованных сторон, представляющих как государственный, так и частный сектор, а также находящихся между государственным и частным секторами, таких как НПО и т.д.

Только если удается привлечь зондированные круги к запланированному вмешательству, соответствующие действия могут увенчаться успехом. Основные заинтересованные стороны должны играть активную роль, сопровождая и даже регулируя осуществление конкретных мер.

Составление карты (систематизация) заинтересованных сторон позволяет определить заинтересованные стороны, подразделяя их на государственные, частные и смешанные группы, измерить и оценить их специфические (предполагаемые) обязательства в отношении общего вмешательства, определить конкретные цели групп заинтересованных сторон или отдельных заинтересованных сторон, их роли и функции, и спланировать общие и индивидуальные шаги по их привлечению.

Таким образом, реализация вмешательства, конкретных мер и действий предполагает скоординированное и активное взаимодействие с соответствующими заинтересованными сторонами (их группами).

- **Приоритеты**

Для каждой юрисдикции предусмотрено несколько видов вмешательств на национальной, двусторонней или многосторонней основе, все они сформулированы с точки зрения коридора ТРАСЕКА. Каждая из таких мер сама по себе является одним из приоритетных видов вмешательства, поскольку они являются результатом исследования правовых барьеров и были либо выявлены Консультантами и согласованы с бенефициарами, либо, в некоторых случаях, были предложены Консультантам в качестве приоритетных. Любое общее вмешательство, если это проект ТП, обычно состоит из целого ряда мер с разными уровнями приоритета.

Таким образом, существуют различные уровни приоритета, прежде чем вмешательство в целом будет согласовано с приоритетами ЕС, ТРАСЕКА, региональными или национальными приоритетами. Следовательно, в некоторых случаях, потребуется многослойный подход к систематизации заинтересованных сторон, которую необходимо будет обновлять в процессе планирования, составления программы и фактической реализации.

Например, принятию Региональной стратегии действий ТРАСЕКА (TRAS) на заседании МПК в Бухаресте в ноябре 2011 года, предшествовал целый год переговоров, совещаний региональной рабочей группы, обсуждений и согласований с различными национальными морскими администрациями, министерствами транспорта, координация с ТРАСЕКА в Баку, с соответствующими заинтересованными сторонами в ЕС и т.д. Актуальные политиче-

ские курсы и обновления от ЕС и ТРАСЕКА находили немедленное отражение в предложенной TRAS, приоритетные направления корректировались и, наконец, были приняты с учетом обязательств всех заинтересованных сторон, особенно обязательств национальных министерств транспорта.

Поскольку приоритеты всегда учитывали лучшие международные стандарты и текущую практику и требования ЕС, принятие TRAS не было неожиданным, так цели высокого уровня TRAS уже были отражены в большинстве национальных политик. В некоторых случаях уже были предприняты первые двусторонние меры по реализации еще до фактического принятия стратегии (например, между Турцией и Грузией).

- **Создание потенциала и институциональное укрепление**

Все мероприятия будут в различной степени включать меры по созданию потенциала, а некоторые из них будут дополнительно предусматривать институциональное укрепление. Оба этих аспекта имеют жизненно важное значение для обеспечения устойчивого эффекта.

Некоторые виды вмешательства предусматривают меры по созданию потенциала в качестве первоочередных, например, в странах, где необходимые аппаратно-программные средства уже установлены либо имеются в наличии, а сопровождающие меры по созданию потенциала оказались недостаточными. Другие виды вмешательства предусматривают укрепление потенциала в качестве дополнительного компонента, если, например, речь идет о пересмотре таможенного кодекса, а также разработке и принятии подзаконных актов.

- **Ожидаемое воздействие**

Все предлагаемые меры проходят оценку с точки зрения их последствий, в рамках которой составляется прогноз ожидаемого воздействия, а также определяются показатели, на основе которых любое такое воздействие может быть проверено (так называемые контролируемые показатели).

Определение потенциального воздействия важно, потому что цели и приоритеты вмешательства могут быть четкими и заинтересованные стороны готовы взять на себя обязательства, но ожидаемое воздействие может не вполне соответствовать целям. Вот почему ожидаемые последствия подразделяются на политические / социальные и экономические последствия, что позволяет оценить отрицательное (если таковое имеется) и положительное воздействие и предвосхитить потенциально негативное воздействие на ранней стадии.

Донорские организации и современные национальные юрисдикции имеют различные стандарты эффективности, применяемые в случае вероятности отрицательного воздействия на окружающую среду или людей. Разрабатываются смягчающие меры, что позволяет предотвратить возникновение потенциально негативных последствий или смягчить последствия любого негативного воздействия.

В то же время, определение позитивного воздействия позволит проводить оценку прогресса, достигнутого при осуществлении конкретных мер путем установки подходящих и соответствующих контролируемых показателей. Например, если вмешательство связано с сокращением конкретного узкого места в пункте пересечения границы, то реализацию принятых мер можно будет считать успешной в зависимости от того, сократится ли (и, если да, то в какой степени) фактическое время ожидания.

Поэтому каждое вмешательство дополняется оценкой воздействия, пусть даже только на высоком уровне (на данном этапе) и с предложением показателей или областей, где показатели могут быть идентифицированы, в целях объективного измерения воздействия и уровня успешной реализации предпринятых мер.

- **Время**

Каждое мероприятие рассчитано на определенную временную перспективу, с указанием срока начала соответствующего вмешательства и его ожидаемой продолжительности. Это позволяет скоординировано программировать любые меры, а также комбинировать, объединять и согласовывать мероприятия на перспективу.

- **Усилия**

Уровни усилий для каждого вмешательства также определены. На ранней стадии, еще до уровня составления резюме действий, усилия можно классифицировать следующим образом:

- Низкий уровень, когда бюджет составляет менее 100 000 евро;
- Средний уровень, с бюджетом в размере 100 000 – 1 000 000 евро;
- Высокий уровень, с бюджетом свыше 1 000 000 евро.

- **Связь с другими проектами**

Наконец, показаны связи с другими инициативами, практическими мероприятиями, проектами - планируемыми, текущими или завершенными (эффект от которых все еще сохранается), с учетом последних событий (если применимо). Это позволяет увидеть все запланированное вмешательство с высоты птичьего полета, что позволяет интегрировать предусмотренные меры с другими текущими / запланированными мероприятиями и обеспечить преемственность прошлых достижений и далее их развивать.

1.4 План действий

Представленная выше методология описания видов вмешательства используется и отражается в представленном ниже Плане действий. Все перечисленные мероприятия будут включены в комплексный график реализации. Этот общий график будет основываться на подробном описании конкретных видов вмешательства, как показано в таблице ниже (и в соответствии с приведенной выше методологией).

Обоснование того, почему рекомендованы именно эти виды вмешательства, не предусмотрено в настоящем документе, оно содержится в отчете о правовых барьерах. При использовании данного Плана действий или его компонентов следует ссылаться на соответствующие главы отчета о правовых барьерах в качестве справочной информации, объясняющей причины выбора конкретной формы вмешательства.

Кроме того, следует обращаться к соответствующим обзорным отчетам по странам, также опубликованным в рамках различных отчетов о ходе реализации проекта «LOGMOS», чтобы получить видение профилей стран и описание текущей ситуации, по крайней мере, на момент их составления. Соответственно, при наличии этой всеобъемлющей информации, обновление которой осуществляется достаточно легко, План действий и резюме проектов составляются с учетом этих обновлений справочной информации и актуальных целей.

Таблица 1: Шаблон Плана действий

Заглавие: *описание вида вмешательства, макро-, микроуровень, или то и другое, и т.д.*					
Мера №	Краткое название мероприятия		Межрегиональное	Региональное	Местное
Затронутые юрисдикции					
Описание мero-	Техническая	Консалтинг	Обмен информа-	Создание потен-	Прочее

приятий	помощь	(TAIEX и т.д.)	цией	циала и институциональное развитие	
Описание приоритетов и целей					
Заинтересованные стороны	Международные		Национальные		
Оценка воздействий	Экономическое	Социальное	Политическое	Логистическое	Прочее
Контролируемые показатели					
Время	Индикация начала вмешательства и календарный график работ.				
Усилия	Индикация уровня усилий, необходимых в рамках данного вмешательства (низкий, средний, высокий).				
Связи	Связи с другими проектами, инициативами, реализацией политических курсов, достижение синергии.				

ENPI 2011 / 264 459

Логистические процессы и морские магистрали II

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

Отчет о ходе осуществления проекта IV – Приложение 5

МАСТЕР-ПЛАН

2 – Выводы и результаты: Потенциальные региональные торговые грузопотоки ТРАСЕКА

Апрель 2013 г.

Проект финансируется
Европейским Союзом

Проект осуществляется
Egis International / Dornier Consulting

СОДЕРЖАНИЕ

1 ВВЕДЕНИЕ 3

2 ПОТЕНЦИАЛ ТРАНЗИТНЫХ ПЕРЕВОЗОК 6

2.1 МЕЖДУНАРОДНЫЙ РЫНОК ТРАНЗИТА 6

3 СИНТЕЗ ПОТЕНЦИАЛЬНЫХ ТОВАРНЫХ ПОТОКОВ И МАРШРУТОВ 8

3.1 ТОРГОВЫЙ ПОТЕНЦИАЛ ПО ОТНОШЕНИЮ К ТРАНЗИТНЫМ КОРИДОРАМ / ТРАНСПОРТНОЙ СЕТИ 8

ПЕРЕЧЕНЬ ТАБЛИЦ

Таблица 1: Торговый потенциал – пункты происхождения и назначения для дальнего транзита, 2010 г., тонн 7
Таблица 2: Торговый потенциал центрального коридора ТРАСЕКА, 2010 г., тонн 8
Таблица 3: Генерирование и привлечение грузопотоков (частично и полностью пригодные для контейнеризации грузы) на восточно-западный коридор ТРАСЕКА, 2010 г., тонн 12
Таблица 4: Генерирование и привлечение грузопотоков (полностью пригодные для контейнеризации грузы) на восточно-западный коридор ТРАСЕКА, 2010 г., тонн 13
Таблица 5: Доли в торговых грузопотоках и направлениях 13

ПЕРЕЧЕНЬ ИЛЛЮСТРАЦИЙ

Иллюстрация 1: Потенциальные объемы торговли между восточными и западными странами ТРАСЕКА, с учетом полностью и частично пригодных для контейнеризации товаров, 2010 г., млн. тонн 10
Иллюстрация 2: Потенциальные объемы торговли между восточными и западными странами ТРАСЕКА, с учетом полностью пригодных для контейнеризации товаров, 2010 г., млн. тонн 11

ВРЕЗКИ

Врезка 1. Маршруты морских магистралей и логистические процессы – раскрытие торгового потенциала вдоль коридора ТРАСЕКА 5

СПИСОК АББРЕВИАТУР

БГ	Болгария
IDEA I	Финансируемый ЕС проект "Транспортный диалог и взаимосвязи между ЕС, соседними и среднеазиатскими странами I" (2009-2012 гг.)
IDEA II	Финансируемый ЕС проект "Транспортный диалог и взаимосвязи между ЕС, соседними и среднеазиатскими странами II" (2013-2015 гг.)
МЛЦ	Международный центр логистики
КР	Кыргызстан
LOGMOS	Финансируемый ЕС проект "Логистические процессы и морские магистрали II"
Млн	миллион
МД	Молдавия
РУ	Румыния
ТДЖ	Таджикистан
ТМ	Туркменистан
ТРАСЕКА	Транспортный коридор Европа – Кавказ – Азия
TRAX	Индекс привлекательности коридора ТРАСЕКА
УА	Украина
Комтрейд ООН	База статистических данных ООН по торговле товарами
УЗ	Узбекистан

1 ВВЕДЕНИЕ

Данное исследование призвано послужить основанием для подготовки мастер-плана «LOGMOS». В ходе исследования оценивался потенциал локальной, международной и транзитной торговли между странами ТРАСЕКА различными видами товаров, пригодными для транспортировки по сети ТРАСЕКА.

Задача отчета заключалась в том, чтобы представить признаки потенциальных объемов грузоперевозок в коридоре ТРАСЕКА по морским магистралям, проходящим через Черное и Каспийское море. Таким образом, основное внимание уделялось морским магистралям и центрам логистики по обработке соответствующих видов грузов, т. е. грузов, пригодных для перевозки в стандартных для грузоперевозок форматах (контейнеры, съемные кузова, трейлеры и вагоны).

Другими словами, тип груза не столь важен, как:

a) вид транспорта, используемый для его перевозки;

b) характеристики транспортных услуг, предлагаемых в процессе перевозки.

(См. Врезку 1)

Анализ торговых потоков демонстрирует то, насколько важной является организация функционального транспортного коридора для стимулирования привлечения торговых грузопотоков в коридор ТРАСЕКА и его будущей интеграции в цепи поставок. Исследование согласуется с классификацией основной сети, подготовленной в рамках финансируемых ЕС проектов технической помощи IDEA I и II. Представленные в отчете заключения основываются на результатах исследования TRAX в том, что касается возможностей по привлечению новых и существующих грузопотоков в коридора ТРАСЕКА.

Данный обзор является заключительной частью анализа транспортных потоков, проводившегося с момента начала проекта «LOGMOS», а его результаты основываются на UN Comtrade (База статистических данных ООН по торговле товарами) за 2010 г., нормализованных для целей базы данных методики ТРАСЕКА и модели грузопотоков (см. «LOGMOS», Отчет о ходе осуществления проекта II, апрель 2012 г., Приложение A).

Существующие на 2010 г. грузопотоки уже включали в себя значительный объем товаров, который представляли потенциальный интерес для их транспортировки морскими магистралями по Черному и Каспийскому морю и существующими и будущими сухопутными путями коридора ТРАСЕКА.

Отчет состоит из двух тематических глав, описывающих сложившуюся ситуацию, а также потенциал торговли и возможности для развития торговых маршрутов. Он подкреплен иллюстрациями и статистическими данными, обнаруживающими наиболее привлекательные возможности для развития торговли вдоль транспортного коридора Европа – Кавказ – Азия.

В целях настоящего анализа потенциальные рынки «LOGMOS» классифицированы по трем категориям.

- **Прямые перевозки**: товарооборот между соседними странами по обеим сторонам моря (Кавказ рассматривается в качестве единого региона). Это наиболее очевидный потенциал, поскольку интермодальные решения с участием морского транспорта являются наиболее рациональными.
- **Транзитные перевозки:** торговля между странами, предусматривающая транзит товаров через территорию одной или нескольких стран ТРАСЕКА.

- **Международные перевозки на дальние расстояния** между странами, не входящими в ТРАСЕКА, с возможностью транзита по коридору ТРАСЕКА.

Отчет имел своей целью представление исчерпывающего обзора потенциала региональной торговли и кластеров «происхождение – назначения». В подготовленных в рамках проекта разделах, посвященных отдельным странам, производится оценка роли каждой из стран ТРАСЕКА в прямых, транзитных и международные перевозки.

В условиях продолжающейся мировой глобализации и интеграции роль торговых коридоров в экономическом развитии и содействии торговли обращает на себя все большее внимание. Результаты анализа свидетельствуют о необходимости развития функциональных транспортных коридоров, способных обслуживать существующие и будущие схемы торговли между странами ТРАСЕКА.

Врезка 1: Маршруты морских магистралей и логистические процессы – раскрытие торгового потенциала вдоль коридора ТРАСЕКА

Методология исследования и анализа по финансируемому ЕС проекту «LOGMOS» следует в русле подходов трех предыдущих проектов ЕС, осуществлявшихся в 2009-2011 годах:

- Морские магистрали Черного и Каспийского моря
- Международные центры логистики (МЛЦ) Западных стран ТРАСЕКА и Кавказа
- Международные центры логистики (МЛЦ) Средней Азии.

Эти проекты фокусировались главным образом на товарах, в полной или частичной мере **пригодных для перевозки в стандартных для грузоперевозок форматах (ж/д вагоны, грузовики и трейлеры, съемные кузова и т. д.)** по маршрутам морских магистралей и обработки в международных центрах логистики. В 2009-2010 годах в рамках этих проектов производилась оценка торгового потенциала стран ТРАСЕКА для данного транспортного коридора и потенциального объема грузов для обработки в международных центрах логистики. При этом использовались данные UN Comtrade за 2008 г., имеющиеся национальные статистические данные и информация базы данных ТРАСЕКА помимо сведений, полученных в ходе многочисленных встреч с перевозчиками и другими участниками отрасли.

В общем случае под потенциалом торговли маршрута или транспортного коридора понимается существующий объем грузоперевозок между или с участием стран, через которые проходит такой маршрут. Существующий совокупный объем торговли (бестарный грузы, транспортируемые традиционными видами транспорта на постоянной бессистемной основе, которые можно переключить на другие виды транспорта или мультимодальные или комбинированные способы транспортировки) по различным транспортным маршрутам считается максимальным потенциальным объемом грузов для анализируемого маршрута при условии, что он предлагает перевозчикам аналогичные или лучшие условия в сравнении с альтернативным маршрутом. Потенциал торговли включает в себя прямые перевозки между странами, транзитные перевозки по их территории, а также международные перевозки на дальние расстояния (магистральные).

При том, что некоторые бестарные грузы, перевозимые между странами ТРАСЕКА, уже транспортируются по коридору ТРАСЕКА (примером, транспортировка нефти из Азербайджана в среднеазиатские страны), контейнерные грузы (и другие грузы, перевозимые в стандартных форматах) преимущественно направляются по альтернативным маршрутам. На долю грузов, транспортируемых в контейнерах и TIR-грузовиках и представляющих интерес для проекта «LOGMOS», приходится наиболее весомая часть торговли, которая может быть привлечена в коридор ТРАСЕКА.

Следуя методологии трех предыдущих вышеупомянутых проектов и учитывая модель грузоперевозок ТРАСЕКА, разработанную в 2010-2012 годах, проектная команда «LOGMOS» обновила результаты исследования существующего потенциала грузоперевозок, используя данные UN Comtrade за 2010 г. и согласовав подход с моделью грузоперевозок ТРАСЕКА. Подход был представлен в Приложении А к Отчету о ходе осуществления проекта II за апрель 2012 г. и применен ко всем разделам, посвященным отдельным странам, которые были подготовлены в рамках проекта «LOGMOS».

Основное внимание подход уделяет грузам, подлежащим перевозке в традиционных форматах грузоперевозок и транспортируемых в настоящее время или пригодным к транспортировке судами, курсирующими регулярными маршрутами по Черному и Каспийскому морю:

- Контейнеры любых типоразмеров, в т. ч. специализированные (рефрижераторы, платформы, с открытым верхом),
- подвижные единицы: полуприцепы, грузовые автомобили и прочие транспортные средства и подвижной состав;
- железнодорожные вагоны, перевозящие указанные выше единицы, в том числе, предназначенные для специальных грузов (за исключением маршрутных блок-поездов, перевозящих бестарные крупногабаритные грузы); и
- все прочие грузы, принимаемые к перевозке операторами.
- Для описания «торговых операций, имеющих отношение к «LOGMOS» применяются термины «контейнеризируемый» или «контейнерный».

Данные классифицированы в соответствии с грузовой номенклатурой ТРАСЕКА и стандартной классификацией грузов, где это целесообразно.

Поскольку в настоящее время морские магистрали в зоне ТРАСЕКА развиты в недостаточной мере, перевозчики стараются не использовать маршруты ТРАСЕКА для перевозки контейнерных грузов. Функциональные маршруты морских магистралей, подкрепляемые современными услугами логистики, способны обеспечить реализацию торгового потенциала в коридоре ТРАСЕКА. Улучшение условий для грузоперевозок морскими магистралями и оптимизация логистических услуг являются основными факторами, способными привлечь грузопотоки в коридор ТРАСЕКА и обеспечить максимальную загрузку коридора ТРАСЕКА за счет существующих и будущих грузопотоков.

2 ПОТЕНЦИАЛ ТРАНЗИТНЫХ ПЕРЕВОЗОК

2.1 Международный рынок транзита

Страны ТРАСЕКА ведут торговлю не только друг с другом, но также участвуют в коммерческой деятельности с и между европейскими и азиатскими странами (см. Таблицу 1). Анализ статистических данных о торговле выявил значительные объемы грузов, отправителями и получателями которых выступают субъекты ТРАСЕКА. Впрочем, не все грузопотоки, отправляемые из стран ТРАСЕКА или адресуемые им, либо следующие транзитом через их территорию в Европу и Азию, проходят по транспортному коридору Европа – Кавказ – Азия. Такие грузопотоки можно привлечь в коридор ТРАСЕКА и использовать существующие и будущие морские магистрали и наземные маршруты при условии, что коридор будет отвечать требованиям рынка и перевозчиков в отношении равномерности загрузки, безопасности, прогнозируемости, конкурентоспособности, регулярности, гарантированного времени транзита и общего качества обслуживания, включая в частности наличие и доступ к информации.

Следует отметить, что существенная часть торгового обмена происходит между Европой и Китаем/Монголией. На это направление приходится 66% соответствующего объема перемещаемых грузов. Хотя эти направления обслуживаются несколькими наземными маршрутами (Северный автомобильный маршрут по территории России, железнодорожная Транссибирская магистраль), основной поток по-прежнему перевозится магистральными судоходными маршрутами.

Чтобы перенаправить часть транзитных грузопотоков с глубоководных морских маршрутов в коридор ТРАСЕКА странам необходимо не только улучшить сообщение и повысить качество обработки грузов, но также обеспечить беспрепятственные и гармонизированные процедуры таможенного оформления и транзита, в частности в том, что касается контроля и информационного обмена.

Второй по значимости маршрут торгового обмена (15% соответствующего объема перемещаемых грузов) соединяет Турцию и Китай с Монголией. Как уже было установлено проектом «LOGMOS», у турецких дальнобойщиков имеется потребность в смещении части автомобильного трафика, который проходит в настоящее время по южному маршруту (через Иран и Афганистан) и Северного маршрута (через Черное море и Россию), на центральную ось ТРАСЕКА. Достижения этой цели возможно за счет решения текущих и долгосрочных вопросов развития каспийских портов (Баку/Алят, Туркменбаши и Актау). Соединяющие эти порты ж/д паромные переправы нуждаются в реконструкции и модернизации в том, что касается административных процедур и вопросов их эксплуатации. Наконец, соответствующие перевозчики, включая судоходные компании, ж/д операторов и порты, находящиеся в государственной собственности, должны внедрить такие ориентированные на потребителя подходы управлению, которые свойственны, примером, их коллегам из ЕС.

Третье важное направление торгового обмена включает в себя два маршрута:

- между северо-западным регионом ТРАСЕКА (Молдавия и Украина), включая Беларусь, и Китаем и Монголией, на который приходится 8% соответствующего объема перемещаемых грузов;
- между северо-западными и ближневосточными странами ТРАСЕКА (Афганистан и Пакистан) – 6,6% перемещаемых грузов.

Таблица 1: Торговый потенциал – пункты происхождения и назначения для дальнего транзита, 2010 г., тонн

Репортер*	Партнер*	Экспорт	Импорт	Совокупный товарооборот
Европа (кроме стран ТРАСЕКА и СНГ)	Китай/Монголия	33 941 976,9	54 807 046,1	**(№ 1) 88 749 023,0**
Западная часть ТРАСЕКА	Китай/Монголия	636 620,3	1 049 529,4	1 686 149,7
Северо-западная часть ТРАСЕКА	Китай/Монголия	8 910 465,0	2 030 783,8	**(№ 3) 10 941 248,8**
	Южная Азия	177 217,4	129 157,5	306 374,8
	Ближний Восток	8 351 696,5	515 509,7	**(№ 3) 8 867 206,2**
Турция	Южная Азия	168 325,4	330 789,5	499 114,9
	Китай/Монголия	16 428 344,9	4 057 971,1	**(№ 2) 20 486 316,0**
Кавказ	Южная Азия	100 884,9	17 882,8	118 767,7
	Китай/Монголия	636 063,2	386 823,1	1 022 886,3
Казахстан	Ближний Восток	2 518 660,3	79 281,0	2 597 941,3
Всего		**71 870 254,7**	**63 404 773,9**	**135 275 028,6**

Источник: Расчеты, основанные на данных Eurostat и UN Comtrade

** Происхождение для экспортных потоков, в противном случае – назначение*

*** Назначение для экспортных потоков, в противном случае – происхождение*

Товарные потоки между северо-западной частью ТРАСЕКА и Китаем/Монголией в настоящее время обслуживаются железнодорожным транспортом, в то время как товарный обмен со странами Ближнего Востока (ныне осуществляемый по различным маршрутам) потенциально может быть переориентирован на ТРАСЕКА при условии создания конкурентных условий обслуживания.

Среди других потенциальных направлений торгового обмена вдоль коридора ТРАСЕКА следует отметить:

- торговля между Казахстаном и Ближним Востоком (около 2% перемещаемых грузов). Этот грузопоток следует по коридору «Север-Юг», который проходит в стороне от ТРАСЕКА;
- торговля между западными странами ТРАСЕКА, включая Болгарию и Румынию, и Китаем/Монголией (1% перемещаемых грузов), которая имеет перспективный потенциал перехода в коридор ТРАСЕКА. Чтобы реализовать этот потенциал, коридору ТРАСЕКА необходимо выдержать конкуренцию со стороны Северного и Южного маршрутов;
- торговля между Кавказом и Китаем/Монголией (около 0,8% перемещаемых грузов) является непосредственной целью ТРАСЕКА.

3 СИНТЕЗ ПОТЕНЦИАЛЬНЫХ ТОВАРНЫХ ПОТОКОВ И МАРШРУТОВ

3.1 Торговый потенциал по отношению к транзитным коридорам / транспортной сети

Для более точного определения потенциала центрального коридора ТРАСЕКА следует учитывать соответствующие торговые связи между восточной частью ТРАСЕКА (Казахстан, Кыргызстан, Таджикистан, Туркменистан и Узбекистан), Кавказом, как связующим наземным сегментом между Каспийским и Черным морями, и европейскими странами. В Таблице 2 представлены потенциальные торговые грузопотоки вдоль коридора ТРАСЕКА.

Таблица 2: Торговый потенциал центрального коридора ТРАСЕКА, 2010 г., тонн

Направление потоков	Происхождение	Назначение	Пригодные для контейнеризации	Частично пригодные для контейнеризации	Всего
На восток	**Беларусь**	Кавказ	26 227,1	66 039,8	92 266,9
		Казахстан	62 907,5	106 739,8	169 647,3
		КГ/ТДЖ/ТМ/УЗ	27 629,5	170 566,6	198 196,1
	Болгария/Румыния	Кавказ	30 378,1	96 631,7	127 009,8
		Казахстан	4 337,8	5 579,2	9 917,0
		КГ/ТДЖ/ТМ/УЗ	1 817,0	10 057,4	11 874,4
	Кавказ	Казахстан	18 447,9	30 248,3	48 696,1
		КГ/ТДЖ/ТМ/УЗ	5 833,8	40 282,1	46 115,9
	Европа (№ 2)	Кавказ	384 276,0	284 613,4	668 889,3
		Казахстан	483 163,3	388 013,4	871 176,7
		КГ/ТДЖ/ТМ/УЗ	259 602,1	299 907,8	559 509,9
	Турция (№ 1)	Кавказ	479 197,1	1 172 139,5	1 651 336,7
		Казахстан	107 224,0	120 403,8	227 627,8
		КГ/ТДЖ/ТМ/УЗ	246 204,8	611 374,0	857 578,8
	УА/МД (№ 3)	Кавказ	136 146,1	1 032 414,6	1 168 560,7
		Казахстан	207 489,6	384 250,8	591 740,4
		КГ/ТДЖ/ТМ/УЗ	80 051,6	324 292,0	404 343,6
	Всего на восток		**2 560 933,1**	**5 143 554,3**	**7 704 487,4**
На запад	**Кавказ**	Беларусь	14 990,0	20 795,3	35 785,3
		БГ/РУ	560,1	61 917,3	62 477,4

		Европа	49 169,5	151 717,3	200 886,8
		Турция	19 385,3	336 914,4	356 299,7
		УА/МД	86 133,6	46 732,9	132 866,5
	Казахстан (№ 1)	Беларусь	1 316,3	75 410,9	76 727,3
		БГ/РУ	5,8	32 863,1	32 868,9
		Кавказ	4 834,6	1 508 722,3	1 513 557,0
		Европа	23 969,7	1 049 053,1	1 073 022,8
		Турция	1 915,0	1 016 663,0	1 018 577,9
		УА/МД	4 642,8	477 442,9	482 085,7
	КГ/ТДЖ/ТМ/УЗ	Беларусь	5 261,7	89 815,2	95 076,9
		БГ/РУ	6 054,1	28 989,0	35 043,1
		Кавказ	14 154,7	32 407,6	46 562,3
		Европа	15 602,6	252 551,8	268 154,3
		Турция	44 086,1	277 217,9	321 304,0
		УА/МД	14 529,6	66 836,5	81 366,2
	Всего на запад		**306 611,6**	**5 526 050,5**	**5 832 662,1**
		Всего	**2 867 544,7**	**10 669 604,8**	**13 537 149,5**

Источник: Расчеты, основанные на данных Eurostat и UN Comtrade

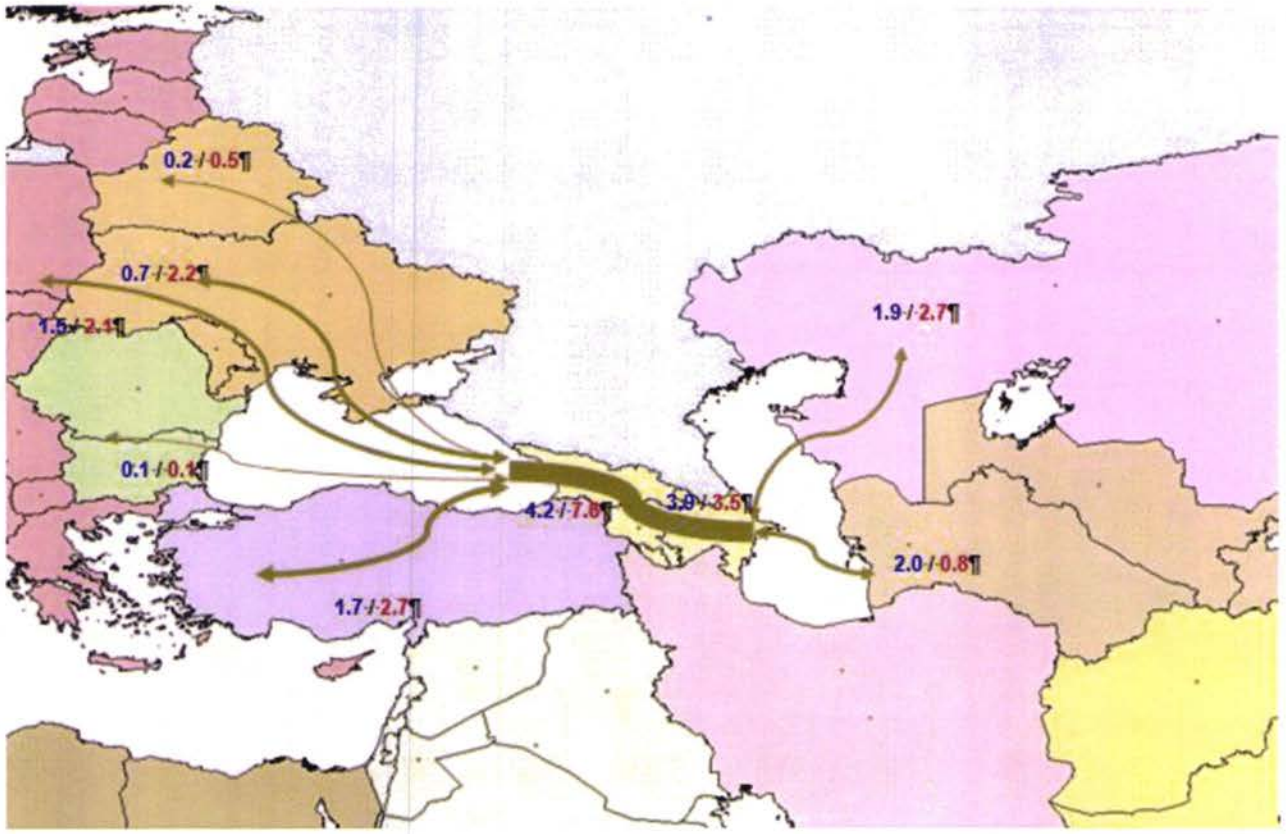
Как видно из таблицы, в 2010 г. совокупный объем торговли в восточном направлении по коридору ТРАСЕКА составил 7,7 млн. тонн и несколько превзошел объем в противоположном направлении. Наиболее значительные грузопотоки на восток приходились на Турцию (ок. 2,7 млн. тонн), Европу (ок. 2,1 млн. тонн) и Украину/Молдавию (2,2 млн. тонн). Торговые потоки в западном направлении, напротив, довольно сконцентрированы: 4,2 из 5,8 млн. тонн генерируется в Казахстане.

Если рассматривать только грузы, пригодные для контейнерной перевозки, то разница между торговлей в восточном и западном направлении окажется большей: 2,6 млн. тонн и 0,3 млн. тонн соответственно. В 2010 г. основная доля контейнерных грузопотоков в восточном направлении приходилась на долю Европы (1,1 млн. тонн) и Турцию (0,8 млн. тонн), а в восточном – на Кавказ (0,2 млн. тонн) и юго-восточные страны ТРАСЕКА (0,1 млн. тонн).

Учитывая потенциал этих грузопотоков, также можно предположить потенциальный объем перевалки грузов в двух ключевых транспортных узлах ТРАСЕКА: морских портах Поти/Батуми и Баку (см. Иллюстрации 1 и 2). В 2010 г. совокупный потенциальный объем перемещаемых грузов, пригодных для контейнерной перевозки (в полной или частичной мере) для Поти/Батуми составил 11,8 млн. тонн или 7,6 млн. тонн и 4,2 млн. тонн в восточном и западном направлениях соответственно. Соответствующий объем для Порта Баку в 2010 г. составил 7,4 млн. или 3,5 млн. тонн и 3,9 млн. тонн в восточном и западном направлениях соответственно.

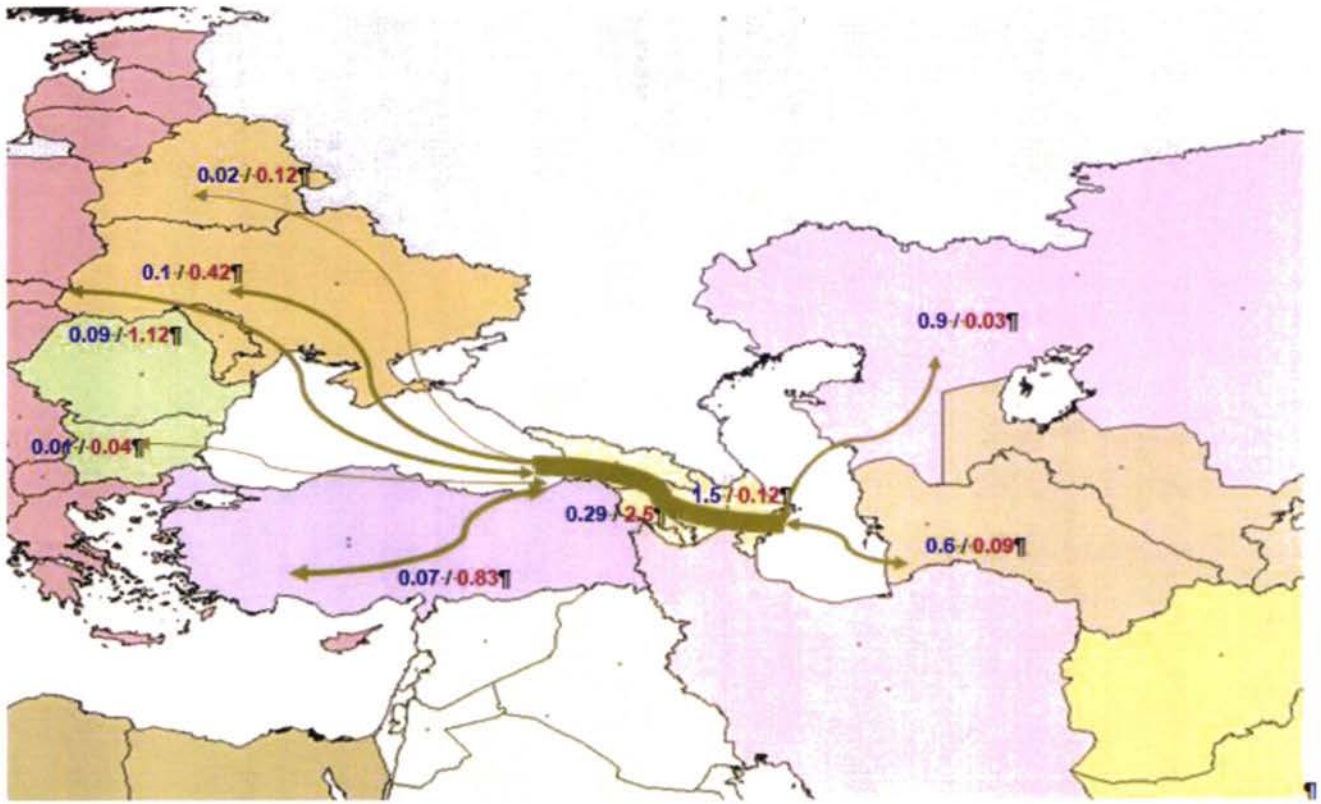
В 2010 г. потенциальный объем перевалки грузов, в полной мере пригодных для контейнерной перевозки, вполне ожидаемо оказался гораздо меньшим. На долю Поти/Батуми приходилось почти 2,8 млн. тонн (2,5 млн. тонн в восточном направлении и 0,29 млн. тонн в западном направлении), а на долю Порта Баку 1,6 млн. тонн (0,12 млн. тонн в восточном и 1,5 млн. тонн в западном направлении).

Иллюстрация 1: Потенциальные объемы торговли между восточными и западными странами ТРАСЕКА, с учетом полностью и частично пригодных для контейнеризации товаров, 2010 г., млн. тонн



Источник: Расчеты, основанные на данных Eurostat и UN Comtrade

Иллюстрация 2: Потенциальные объемы торговли между восточными и западными странами ТРАСЕКА, с учетом полностью пригодных для контейнеризации товаров, 2010 г., млн. тонн



Источник: Расчеты, основанные на данных Eurostat и UN Comtrade

Основные результаты исследования:

- Коридор ТРАСЕКА занимает уникальное положение в сфере торговли между европейскими и азиатскими странами. Большинство торговых грузопотоков обслуживаются несколькими видами транспорта (морским или сухопутным), некоторые маршруты, примером, Турция – Китай/Монголия, северо-западная, ближневосточная и западная части ТРАСЕКА – Китай/Монголия (23% суммарно) имеют хорошие перспективы по переходу в транспортный коридор ТРАСЕКА;
- существующие объемы торговли товарами, в полной или частичной мере пригодными для контейнеризации, представляются целевыми на рынках прямых перевозок и транзита (см. Таблицу 3 и 4). Большинство грузов, в полной или частичной мере пригодных для контейнерной перевозки, отправляются из Казахстана (31%), Турции (20%), и Европы (16%) и адресуются Кавказу (39%), юго-восточным странам ТРАСЕКА (15%), Казахстану (14%), Турции (13%) и Европе (11%). Что касается грузов, пригодных исключительно для контейнерной перевозки, то большинство из них поступает из Европы (39%) и черноморских стран (29% из Турции и 15% из Украины/Молдавии) и адресуется юго-восточным странам ТРАСЕКА (22%), Казахстану (31%) и Кавказу (37%);
- существующие прямые и транзитные перевозки контейнерных грузов не сбалансированы. Это особенно заметно в отношении полностью пригодных для контейнеризации товаров (только 14% из них транспортируются в западном направлении) (см. Таблицу 5).

Таблица 3: Генерирование и привлечение грузопотоков (частично и полностью пригодные для контейнеризации грузы) на восточно-западный коридор ТРАСЕКА, 2010 г., тонн

Происхождение	Генерирование	%	Назначение	Привлечение	%
Беларусь	460 110,3	3%	**Беларусь**	207 589,5	2%
БГ/РУ	148 801,2	1%	**БГ/РУ**	130 389,4	1%
Кавказ	883 127,7	7%	**Кавказ**	5 268 182,6	39%
Европа	2 099 575,9	16%	**Европа**	1 542 063,9	11%
Казахстан	4 196 839,6	31%	**Казахстан**	1 918 805,4	14%
КГ/ТДЖ/ТМ/УЗ	847 506,8	6%	**КГ/ТДЖ/ТМ/УЗ**	2 077 618,6	15%
Турция	2 736 543,3	20%	**Турция**	1 696 181,6	13%
УА/МД	2 164 644,6	16%	**УА/МД**	696 318,4	5%
Всего	**13 537 149,5**	**100%**	**Всего**	**13 537 149,5**	**100%**

Источник: Расчеты, основанные на данных Eurostat и UN Comtrade

Таблица 4: Генерирование и привлечение грузопотоков (полностью пригодные для контейнеризации грузы) на восточно-западный коридор ТРАСЕКА, 2010 г., тонн

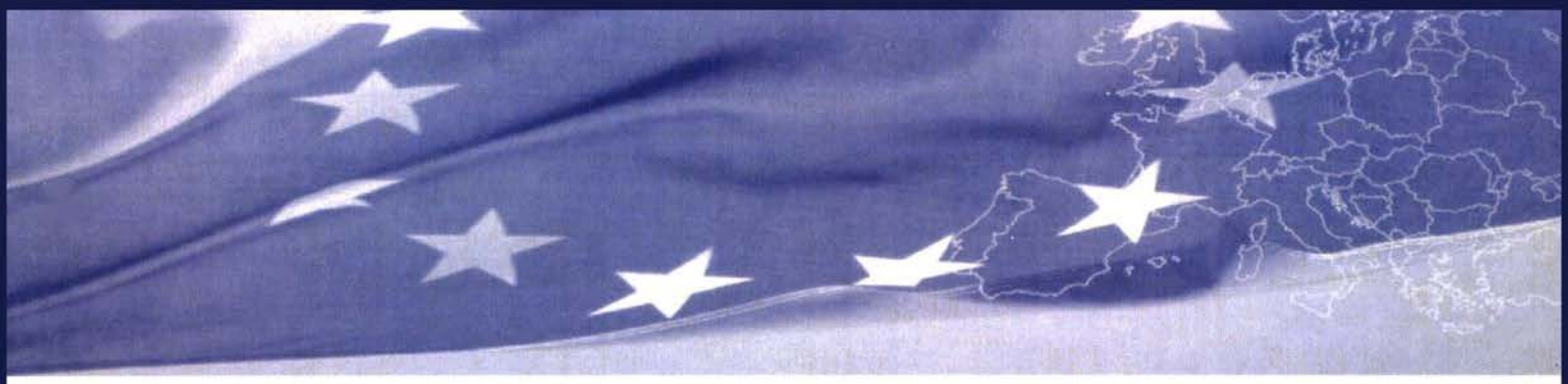
Происхождение	Генерирование	%	Назначение	Привлечение	%
Беларусь	116 764,1	4%	**Беларусь**	21 568,1	1%
БГ/РУ	36 532,9	1%	**БГ/РУ**	6 620,0	0%
Кавказ	194 520,2	7%	**Кавказ**	1 075 213,7	37%
Европа	1 127 041,3	39%	**Европа**	88 741,8	3%
Казахстан	36 684,2	1%	**Казахстан**	883 570,1	31%
КГ/ТДЖ/ТМ/УЗ	99 688,9	3%	**КГ/ТДЖ/ТМ/УЗ**	621 138,7	22%
Турция	832 625,9	29%	**Турция**	65 386,5	2%
УА/МД	423 687,2	15%	**УА/МД**	105 306,0	4%
Всего	**2 867 544,7**	**100%**	**Всего**	**2 867 544,7**	**100%**

Источник: Расчеты, основанные на данных Eurostat и UN Comtrade

Таблица 5: Доли в торговых грузопотоках и направлениях

Вид перевозок	Черное Море	Кавказ	Каспийское море	Полный или частичный потенциал		Полный потенциал	
				На восток	На запад	На восток	На запад
Прямые перевозки, в т.ч.:				**1 482 649**	**1 791 248**	**217 033**	**120 673**
Запад ТРАСЕКА – Кавказ	•			1 387 837	231 129	192 751	101 684
Кавказ – Восток ТРАСЕКА			•	94 812	1 560 119	24 282	18 989
Короткие транзитные перевозки, в т.ч.:				**3 485 295**	**2 345 232**	**1 511 274**	**120 552**
Европа – Кавказ	•			668 889	200 887	384 276	49 170
Европа – Восток ТРАСЕКА	•	•	•	1 430 687	1 341 177	742 765	39 572
Запад ТРАСЕКА – Восток ТРАСЕКА	•	•	•	1 385 719	803 168	384 233	31 810
Дальние транзитные перевозки, в т.ч.:				**40 524 212**	**60 396 916**	**8 816 277**	**33 551 656**
Европа – Китай	•	•	•	29 154 383	53 418 911	8 598 996	30 650 971
ТРАСЕКА (Запад и Северо-Запад), Турция – Китай	•	•	•	11 369 829	6 978 005	217 281	2 900 685

Источник: Расчеты, основанные на данных Eurostat и UN Comtrade



ENPI 2011 / 264 459

Логистические процессы и морские магистрали II

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

Отчет о ходе осуществления проекта IV – Приложение 5

МАСТЕР-ПЛАН

2 – Выводы и результаты: Обзор сектора морских перевозок

Апрель 2013 г.

Проект финансируется
Европейским Союзом

Проект осуществляется
Egis International / Dornier Consulting

СОДЕРЖАНИЕ

1 РЕЗЮМЕ 8

2 ПОРТОВЫЕ СИСТЕМЫ: КАСПИЙСКОЕ МОРЕ 10

2.1 Азербайджан 10
2.1.1 Объемы грузооборота порта 11
2.1.2 Планы развития 12
2.2 Казахстан 14
2.2.1 Объемы грузооборота порта 15
2.2.2 Планы развития 18
2.3 Туркменистан 24
2.3.1 Общее описание 24
2.3.2 Планы развития 27

3 ПОРТОВЫЕ СИСТЕМЫ: ЧЕРНОЕ МОРЕ 31

3.1 Болгария 31
3.1.1 Бургас 32
3.1.2 Варна 35
3.1.3 ECOPORT8 и TEN ECOPORT 37
3.2 Грузия 39
3.2.1 Поти 40
3.2.2 Батуми 46
3.3 Румыния 51
3.4 Турция 59
3.4.1 Порты и морская торговля 59
3.4.2 Транспортные связи с другими странами ТРАСЕКА 62
3.4.2.1 Черное море 63
3.4.2.2 Каспийское море 65
3.8 Украина 70
3.8.1 Исторический контекст и эволюция законодательства 70
3.8.2 Тенденции и объемы перевозок водным транспортом 80
3.8.3 Грузооборот контейнеров 82
3.8.4 Основные морские порты ТРАСЕКА 87
3.8.4.1 Ильичевск 87
3.8.4.2 Одесса 91

4 ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЕ ПАРОМНЫЕ ПЕРЕПРАВЫ И СУДОХОДНЫЕ КОМПАНИИ – КАСПИЙСКОЕ МОРЕ 104

4.1 Азербайджан 104
4.2 Казахстан 109

5 ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЕ ПАРОМНЫЕ ПЕРЕПРАВЫ И СУДОХОДНЫЕ КОМПАНИИ – ЧЕРНОЕ МОРЕ 112

6 ПРИЛОЖЕНИЯ 117

6.1 Приложение I: Объемы ж/д грузоперевозок между Арменией и портами Грузии 117
6.2 Приложение II: Процедура обработки контейнеров в Порту Актау 118
6.3 Приложение III: Статистика рынка контейнерных перевозок Болгарии 122
6.4 Приложение IV: Коридор ЦАРЭС 123
6.5 Приложение V: Сравнение дисбурсментских счетов крупнотоннажных линейных судов 124

6.6 Приложение VI: Объем грузоперевозок отдельных категорий грузов в украинских портах 126
6.7 Приложение VII: Маршруты AE10 и AE3 компании MAERSK из Азии в Европу 127
6.8 Приложение VIII: Потенциал ж/д паромной торговли на Каспийском море 129

ПЕРЕЧЕНЬ ТАБЛИЦ

Таблица 1: Грузооборот БММТП (за исключением нефти и нефтепродуктов) 12
Таблица 2: Объем грузоперевозок TIR-грузовиками 16
Таблица 3: Грузооборот АММТП 16
Таблица 4: Грузооборот морских портов Болгарии (тыс. т) 32
Таблица 5: Совокупный грузооборот Порта Бургаса (тыс. т) 33
Таблица 6: Суммарное количество контейнеров, обрабатываемых в Порту Бургаса (TEU) 34
Таблица 7: Совокупный грузооборот Порта Варны (тыс. т) 36
Таблица 8: Грузооборот контейнеров в Порту Поти (TEU) 42
Таблица 9: Объем контейнерных перевозок железнодорожным транспортом (TEU) 43
Таблица 10: Объем перевозки контейнеров по железной дороге между Поти и странами Центральной Азии (TEU) 44
Таблица 11: Грузооборот контейнеров в Порту Батуми (TEU) 47
Таблица 12: Грузооборот Порта Констанцы (тонны) 54
Таблица 13: Объем перевозки зерна Портом Констанцы (млн т) 57
Таблица 14: Объем перевозки контейнеров Портом Констанцы (TEU) 57
Таблица 15: Объем перевозки контейнеров турецкими портами (TEU) 61
Таблица 16: Объем зарубежной торговли Турции в 2011 г., млрд. долл. 62
Таблица 17: Количество зарубежных рейсов турецких грузовиков за пределы Каспия 67
Таблица 18: Количество турецких грузовиков, воспользовавшихся услугами паромной переправы "Каспар" для пересечения Каспия 70
Таблица 19: Грузооборот контейнеров в портах Одессы и Ильичевска 75
Таблица 20: Объемы перевозок российских грузов, млн т 81
Таблица 21: Объемы транзитных грузов украинских портов 81
Таблица 22. Параметры причала 89
Таблица 23. Параметры причала 95
Таблица 24: Объемы грузоперевозок блок-поездом "Викинг" по Украине (TEU) 98
Таблица 25: Объемы перевозок ж/д паромами "Каспар" 108

ПЕРЕЧЕНЬ ИЛЛЮСТРАЦИЙ

Иллюстрация 1: Бакинский порт 10
Иллюстрация 2: Местоположение Порта Алят и МЛЦ 13
Иллюстрация 3: План Порта Актау 17
Иллюстрация 4: Курык 19
Иллюстрация 5 и 6: Курык (март 2012 г.) 20
Иллюстрация 7: Реконструкция автодорожной сети в западной части Казахстана 23
Иллюстрация 8: Вид с воздуха на Порт Туркменбаши с 2-мя ж/д паромными рампами 25
Иллюстрация 9: Схема доступа к портам Туркменбаши и Уфра 26
Иллюстрация 10: Ж/д ветка из Казахстана в Иран через Туркмению 29
Иллюстрация 11: Трансъевропейский транспортный коридор VIII 32
Иллюстрация 12: Вид с воздуха на Порт Бургаса 33
Иллюстрация 13: Генеральный план развития Порта Бургаса 34
Иллюстрация 14: Варна Восток 35
Иллюстрация 15: Варна Запад 35
Иллюстрация 16: "Варна Ферри Комплекс" с ж/д паромом Navibulgar на 108 вагонов 36
Иллюстрация 17: Порт Поти, общий план 40
Иллюстрация 18: Порт Поти, грузовые причалы 41
Иллюстрация 19: Выгрузка пассажирских вагонов Грузинской железной дороги в Порту Поти на причале № 14 45
Иллюстрация 20: Порт Батуми 46
Иллюстрация 21: "MSC HINA", крупнейший современный контейнеровоз швартуется в Батумском международном контейнерном терминале 6 августа 2012 г. 48
Иллюстрация 23: Разгрузка содержимого контейнеров в Батумском международном контейнерном терминале 50
Иллюстрация 24: Вид со спутника Порта Констанцы 52

Иллюстрация 25: Канал Дунай-Черное море в Констанце 54
Иллюстрация 26: Теплоход "Alkor" компании Tavria Line на маршруте Констанца-Днепропетровск 55
Иллюстрация 27: Компания U.N. Ролкерное судно "Audacia" на маршруте Пендик-Констанца 56
Иллюстрация 28: Буксир компании BRP с двумя баржами по 40 TEU на маршруте из Констанцы в Белград 58
Иллюстрация 29: Мраморное море 60
Иллюстрация 30: Объем перевозки контейнеров портами Мраморного моря в 2011 г. (TEU) 61
Иллюстрация 31: Общий план Амбарлы, крупнейшего контейнерного порта Турции 62
Иллюстрация 32: Схема кольцевой автомагистрали вокруг Черного моря 63
Иллюстрация 33: Теплоход "Sea Partner" компании Stena SeaLine в Босфорском проливе 64
Иллюстрация 34: Теплоход "Михаил Черевко" компании "Укрречфлот" при проходе нового шлюза глубиной 30 м на ДнепроГЭСе, Запорожье 65
Иллюстрация 35: Сеть железных дорог Турции 66
Иллюстрация 36: 20-километровая очередь турецких грузовиков в очереди на въезд в Иран на пограничном пункте Гюрбулак-Базарган (фотография сделана 26 сентября 2001 г.) 69
Иллюстрация 37: Морские порты Украины 71
Иллюстрация 38: План развития Порта Одессы 76
Иллюстрация 39: Керченский пролив и местоположение Порта "Кавказ" 78
Иллюстрация 40: Местоположение Порта Тамани 79
Иллюстрация 41: Вид с воздуха на контейнерный терминал ТИС в Порту "Южный" 83
Иллюстрация 42: Существующие и планируемые маршруты "Адриатического" и "Балтийского" поездов 87
Иллюстрация 43: Порт Ильичевска 88
Иллюстрация 44: Порт Ильичевска: причал № 28 и обе площадки хранения ролкерных грузов 89
Иллюстрация 45: Комплекс ж/д паромной переправы в Порту Ильичевска 91
Иллюстрация 46: Порт Одессы 92
Иллюстрация 47: Компьютерный коллаж вида на Карантинный мол по окончании проекта 93
Иллюстрация 48: Терминал НРС в Порту Одессы 94
Иллюстрация 49: Маршрут блок-поезда "Викинг" 98
Иллюстрация 50: Теплоход "Mercury 1" (тип "Дагестан") швартуется в Порту Актау, март 2012 г. 105
Иллюстрация 51: Теплоход "Bestekar Gara Garayev" (класс "Ro-8") в Порту Актау, декабрь 2012 г.106
Иллюстрация 52: Теплоход "Karabakh" (на 52 вагона) при заходе в Порт Актау, февраль 2012 г. 107
Иллюстрация 53: Теплоход "Barda" (на 54 вагона) на верфи в Пуле, Хорватия 107
Иллюстрация 54: Теплоход "Geroite na Sevastopol" компании Navibulgar (одно из 4-х судов такого класса вместимостью 108 вагонов) 114
Иллюстрация 55: Теплоход "Greifswald" 116

СПИСОК АББРЕВИАТУР

BLASCO (Бласко)	Черноморское морское пароходство, крупнейшая судоходная компания до развала СССР
BOT	Строительство, эксплуатация, передача
BPI Co.	Болгарское ГП "Портовая инфраструктура".
BRP	Bulgarian River Shipping Company (Болгарская речная судоходная компания)
BSEC	Black Sea Economic Cooperation (Организация черноморского экономического сотрудничества)
CAREC (ЦАРЭС)	Программа "Центрально Азиатского Регионального Экономического Сотрудничества"
CASPAR ("Каспар")	Государственная судоходная компания Азербайджана
CIM	Единообразные правила в отношении договора международной ж/д перевозки (Contract of International Carriage) грузов
CN APM SA	C.N. "Administratia Porturilor Maritime" S.A. Constanza, Национальная компания "Администрация морских портов", Констанца
CSCT	Южный контейнерный терминал Констанцы
DNV	Det Norske Veritas
DP World	Dubai Ports World
DWT	Deadweight Tonnage – дедвейт (водоизмещение груженого судна)
HHLA	Hamburg Hafen ud Logistik AG
HPC Ukraine	"Гамбург Порт Консалтинг Украина"
ICTS	International Container Terminal Services, Inc. Манила
IMO	Международная морская организация
IPA	Инструмент содействия вступающим в ЕС странам
ISPS	Кодекс по охране судов и портовых средств
JICA	Японское агентство по международному сотрудничеству
Lo-Lo	Lift-on/Lift-off (контейнерновоз)
NAVIBULGAR	Navigation Maritime Bulgare
PCC	Pure Car Carrier ("чисто" автомобилевоз, PCTC – pure car, truck carrier – судно для перевозки автомобилей и грузовиков)
RAKIA	Инвестиционный фонд эмирата Рас Эль-Хайма, ОАЭ
Ro-La	Rollende Landstraße – "катящееся шоссе"
Ro-Ro	Roll-on / Roll-off (ролкерное судно)
SMGS	СМГС, Соглашение о международном железнодорожном грузовом сообщении
TCDD	Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları, Государственные железные

	дороги Республики Турция
TDI	Türkiye Denizcilik İşletmeleri A.Ş, Морская администрация Турции
THC	Terminal Handling Charge – тарифы на обработку груза в терминале
TRACECA	ТРАСЕКА, Транспортный коридор "Европа-Кавказ-Азия"
UAH	Гривна, национальная денежная единица Украины
UND	Uluslararasi Nakliyeciler Derneği, Международная ассоциация перевозчиков Турции
VLCC	Very Large Crude Carrier (крупнотоннажный нефтяной танкер)
VTMS	Vessel Traffic Management System – система регулирования движением судов
WCO	ВТамО, Всемирная таможенная организация
WCSA	West Coast South America – западное побережье Южной Америки (от Чили до Панамы)
АБР	Азиатский банк развития
АГЖД	Азербайджанская государственная железная дорога
АММТП	Актаутский международный морской торговый порт
БММТП	Бакинский международный морской торговый порт
ВБ	Всемирный банк
га	Гектар
ГСМРТТ	Государственная служба морского и речного транспорта Туркмении
ЕБРР	Европейский банк реконструкции и развития
ЕИБ	Европейский инвестиционный банк
ЕС	Европейский союз
ЕФРР	Европейский фонд регионального развития
ИМТП	Ильичевский морской торговый порт
км	Километр
КМТФ	"Казмортрансфлот"
КТЖ	"Казахстан темир жолы", казахская государственная железная дорога
линейный метр	Площадь длиной 1 м и шириной 2,5 м – единица измерения вместимости ролкерных судов
м	Метр
МБРР	Международный банк реконструкции и развития
МКМПТ	Международный коммерческий морской порт Туркменбаши
МЛЦ	Международный центр логистики
морская миля	1852 метров
НАТО	Организация Североатлантического договора
ОАЭ	Объединенные Арабские Эмираты

ОСЖД	Организация Сотрудничества Железных Дорог
ОТИФ	Межправительственная организация по международным железнодорожным перевозкам
РЖД	"Российские железные дороги", национальная железнодорожная компания России
СПГ	Сжиженный природный газ
СЭЗ	Свободная экономическая зона
Тенге	Национальная денежная единица Казахстана (1 евро = около 195 тенге)
УЗ, Укрзализныця	Государственная железнодорожная компания Украины
узел	скорость судна, выраженная в морских милях в час

1 РЕЗЮМЕ

Основной цель данного отчета – представить обзор сектора морских перевозок в странах ТРАСЕКА с учетом задач международного транспортного коридора и его интеграции в мастер-план «LOGMOS». Таким образом, данный документ консолидирует и дополняет сведения, содержащиеся в "профилях стран" – непосредственных бенефициарах ТРАСЕКА, имеющих выход к морю[1]. Он также содержит данные о портовых объектах на черноморском побережья Румынии, Болгарии и Турции и порядке их функционирования.

Порты, будучи пунктами пограничного контроля и местом перевалки грузов, оказания административных услуг, осуществления торговых процедур, а также связующими звеньями сухопутных и морских маршрутов, являются одними из важнейших узлов транспортных цепочек. В случае ТРАСЕКА они имеют особое значение, поскольку этот транспортный коридор пересекает Черное и Каспийское море, а его функциональность в качестве международного транспортного коридора во многом зависит от эффективности работы портов и сектора морских перевозок[2].

Ситуация в черноморском и каспийском регионах существенно отличается. В то время как история судоходства по Черному морю берет свое начало с античных времен, морская торговля по Каспию является сравнительно молодой. Порт Баку был построен в 1902 году, а регулярное морское сообщение (обеспечиваемое ж/д паромом) с Красноводском (ныне Туркменбаши, Туркмения) было налажено лишь в 1963 году, в том же году, когда был открыт Порт Актау в Казахстане.

---

[1] Экономика Армении, страны, не имеющей выхода к морю, в значительной мере зависит от грузопотоков, идущих через грузинские порты Поти и Батуми, на которые приходится значительный объем грузов, обрабатываемых в этих портах (см. Приложение I). Молдавский речной порт Джурджулешты обрабатывает морские грузы, следующие в/из Стамбула и Констанцы по Дунаю. Порядка 400 судов зарегистрированы под молдавским флагом, который до последнего времени имел статус "удобного флага". В ноябре 2012 года правительство Молдавии решило принять новый закон, предусматривающий проведение проверок и лишение несоответствующих требованиям судов права хождения под национальным флагом.

[2] Проект «LOGMOS» (согласно ТЗ) сосредоточен на концепции морских магистралей, как их определяет ЕС, ее передаче и реализации в регионе ТРАСЕКА. Таким образом, главным предметом ее рассмотрения являются товары, транспортируемые в ж/д вагонах, грузовиках и контейнерах.

В данный отчет о морских перевозках также включены бестарные грузы, перемещаемые с помощью мафи-трейлеров, неупакованные колесные грузы и всевозможное оборудование на колесном или гусеничном ходу, включая новые и бывшие в употреблении легковые и грузовые автомобили. Морские перевозки таких грузов как в регионе ТРАСЕКА, так и повсеместно, осуществляются исключительно посредством специализированных судов (Ro-Ro, ж/д паромов, контейнеровозов), курсирующих в соответствии с установленным графиком по регулярным морским маршрутам, соединяющим определенные порты.

Таким образом, нефть и газ, а также другие твердые или жидкие бестарные грузы (примером, зерновые), сырье или полуфабрикаты (древесина, чугун в чушках) учитываются в данном отчете только в том случае и в той мере, в какой они перевозятся по морю одним из вышеупомянутых видов транспорта по морским маршрутам, обслуживаемым на регулярной основе.

Грузы, транспортируемые в больших или очень больших объемах на трамповой/случайной основе судами, не курсирующими по установленному графику и часто меняющими порты захода в зависимости от изменчивого рыночного спроса, что касается как правило проектных грузов, нефти, газа, сырья, транспортируемых танкерами, балкерами и сухогрузами/неспециализированными грузовыми судами следовательно не входят в круг интересов концепции морских магистралей и не рассматриваются в данном отчете. Аналогично этому в отчете не рассматриваются специализированные нефтяные, газовые и балкерные порты и объекты, предназначенные для приема только танкеров и балкеров.

Таким образом, страны и народы черноморского региона имеют давние морские традиции и историю, в том числе и международного морского сообщения, тогда как молодые государств Центральной Азии, граничащие с закрытым внутриконтинентальным морем, имеют гораздо меньше опыта торгового судоходства, накопленного и сформированного преимущественно под влиянием традиций и правил советских времен. Эти исторические обстоятельства по-прежнему играют важную роль для понимания текущей ситуации и задач.

Несмотря на значительные инвестиции, портовые операции и суда остаются по большей части нестандартными, что сдерживает развитие сектора морских перевозок. Впрочем, инфраструктура не является основным препятствием развитию. Национальные регуляторные политики требуют пересмотра с учетом экономической глобализации и ростом популярности концепции цепей поставок. Необходимо переформулировать соответствующие роли частного сектора и государства, представленного государственными компаниями и государственными монополиями.

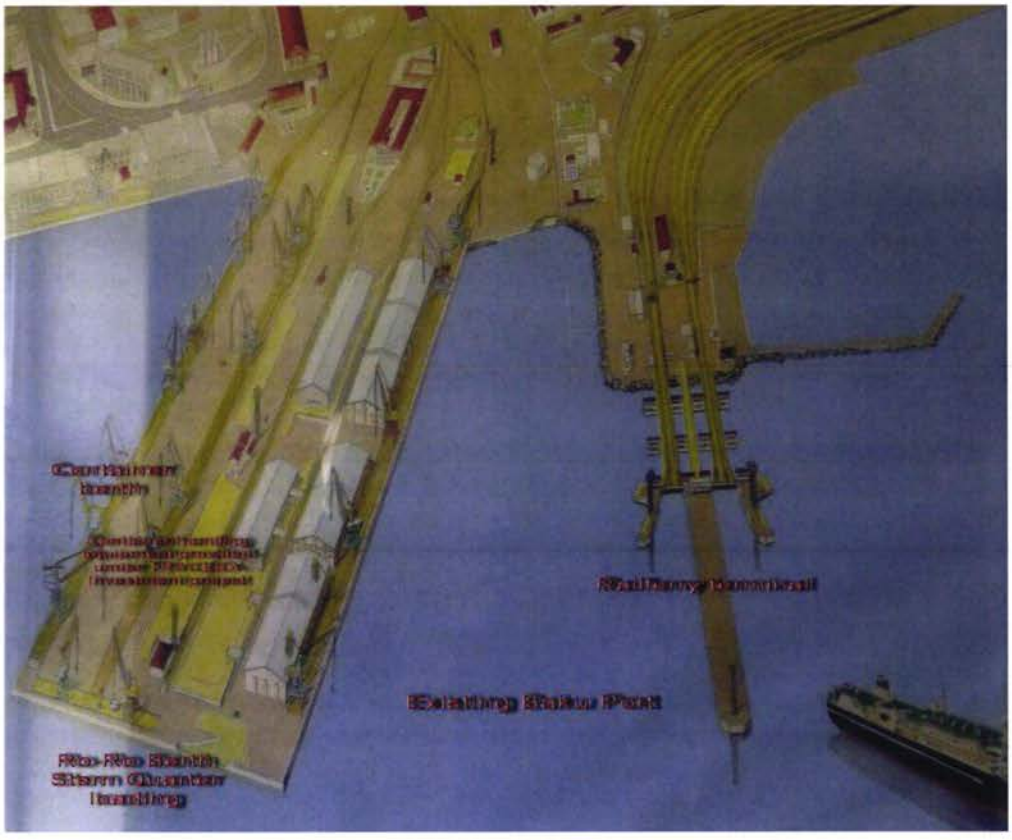
Для преодоления многочисленных организационных и административных барьеров, сдерживающих устойчивое развитие сектора, странам ТРАСЕКА надлежит активизировать диалог на национальном и региональном уровне, что позволит заинтересованным сторонам совместно решать вопросы, представляющие для них общий интерес.

2 ПОРТОВЫЕ СИСТЕМЫ: КАСПИЙСКОЕ МОРЕ

2.1 Азербайджан

Порт Баку является крупнейшим сухогрузным портом Азербайджана. Он расположен в одной из наиболее удобных гаваней, образуемой островами Бакинского архипелага с восточной стороны и Апшеронским полуостровом на севере. Порт Баку также является крупнейшим портом Каспийского моря с проектной пропускной способностью в 10 млн т сухих грузов в год. Другие порты бакинского региона, такие как Сангачал (45 км от Баку в южном направлении) и Дюбенди (35 на северо-восток от Баку) являются преимущественно нефтяными и газовыми терминалами. Управление и эксплуатация порта осуществляется государственной компанией "Бакинский международный морской торговый порт" (БММТП).

Иллюстрация 1: Бакинский порт



Порт расположен в центре Баку на участке, на котором в будущем запланировано возведение элитного жилого квартала. На месте порта также планируется разместить пристань для яхт.

БММТП имеет следующие объекты:

- 6 причалов для сухих/генеральных грузов протяженностью 866 м и глубиной 7 м, используемых также для швартовки и обслуживания ¾ балочных ролкерных судов с помощью кормовой аппарели и выполнения стивидорных операций с контейнерами. Эти причалы оборудованы 16 портальными кранами грузоподъемностью от 5 т до 40 т.

- В порту отведено 24 тыс. м^2 под площадки открытого хранения, а также имеется 10 тыс. м^2 крытых складов. Этот показатель включает в себя 1600 м^2 площади для открытого хранения контейнеров. Пропускная способность БММТП составляет 15 000 TEU в год;
- железнодорожная ветка, сообщающаяся с национальной сетью железных дорог, и 4 дизельных маневровых локомотива обеспечивают полную интермодальность контейнерных перевозок в порту. Обработка контейнеров на берегу осуществляется современным оборудованием, таким как 42-тонный вилочный погрузчик Kalmar и 40-тонный штабелер (закупленными в рамках предыдущего инвестиционного проекта ТРАСЕКА, направленного на увеличение интермодальных мощностей порта), мафи-трейлерами, портовыми тягачами Terberg и малыми вилочными погрузчиками Hyster;
- паромный терминал с двумя ж/д мостами; Второй мост паромного терминала был реконструирован в 2010 году, повысив способность порта по перевалке ж/д паромных грузов с 5,5 до 8 млн т в год. Порт обслуживают 4 дизельных маневровых локомотива.

В 2 км от порта расположена сортировочная станция АГЖД, Азербайджанской государственной железной дороги, обслуживающая 5-9 пар поездов в сутки (ее проектная пропускная способность составляет 17-18 пар поездов в сутки) или порядка 400 вагонов в сутки. В настоящее время ежедневный объем ж/д перевозок в порту составляет около 150 вагонов, что существенно ниже пропускной способности сортировочной станции порта. Ведущая в порт железнодорожная ветка пересекает одну из главных автомагистралей Баку, поэтому движение составов по ней осуществляется только в ночное время.

Подъездная автодорога к порту является одной из главных и наиболее загруженных дорог города. Поэтому движение грузовиков в порт и из порта ограничено в дневное время в рабочие дни и полностью запрещено по выходным дням.

В 2011 году азербайджанская государственная судоходная компания "Каспар" предприняла попытку перевести свои ролкерные операции в порт, расположенный в поселке Зых в пригороде Баку, который находится под полным контролем компании, однако еще не полностью введен в эксплуатацию. Сортировочную станцию также планируется перенести из центра города в новое место. В Порту Зых имеется несколько причалов и отделение таможенной службы. Этот порт может стать специализированным портом по выполнению ролкерных операций компании "Каспар", по крайней мере, до начала эксплуатации порта в Аляте.

2.1.1 Объемы грузооборота порта

Максимальный объем грузов в Бакинском порту был зарегистрирован в 1973 году и составил 24,405 млн т (включая нефть). Начиная с конца 1980-х годов отмечался резкий спад грузооборота, однако в последние годы объемы выросли, достигнув 6,374 млн т в 2012 году, несмотря на сокращение объемов транспортировки нефти (демонстрирующие неуклонный спад с 3,172 млн т до 1,403 млн т в период с 2008 по 2012 годы) и благодаря существенному росту грузопотоков сухих и паромных грузов. Основными торговыми партнерами Бакинского порта являются Актау (Казахстан), Туркменбаши (Туркмения), Энзели и Амирабад (Иран).

За исключением обработки некоторого количества невозвратных контейнеров, единственным значительным источником контейнерных грузов для БММТП были гуманитарные грузы НАТО для Афганистана, которые существенно сократились в настоящее время. Контейнеры транспортируются из Баку универсальными судами "Каспар" партиями по 100 TEU.

Рейсы являются нерегулярными. Большинство из этих контейнеров поступают от различных отправителей, включая Ирак через Турцию, и доставляются по железной дороге из Поти, а также прибывают из турецких средиземноморских портов.

Подавляющее большинство паромных и ролкерных грузов приходятся на транзит в/из Туркменбаши и Грузии (82% в 2010 г.), тогда как на долю импорта[3] и экспорта приходится наибольшая доля сухих торговых грузов (82% и 5% соответственно в 2010 г.).

Таблица 1: Грузооборот БММТП (за исключением нефти и нефтепродуктов)

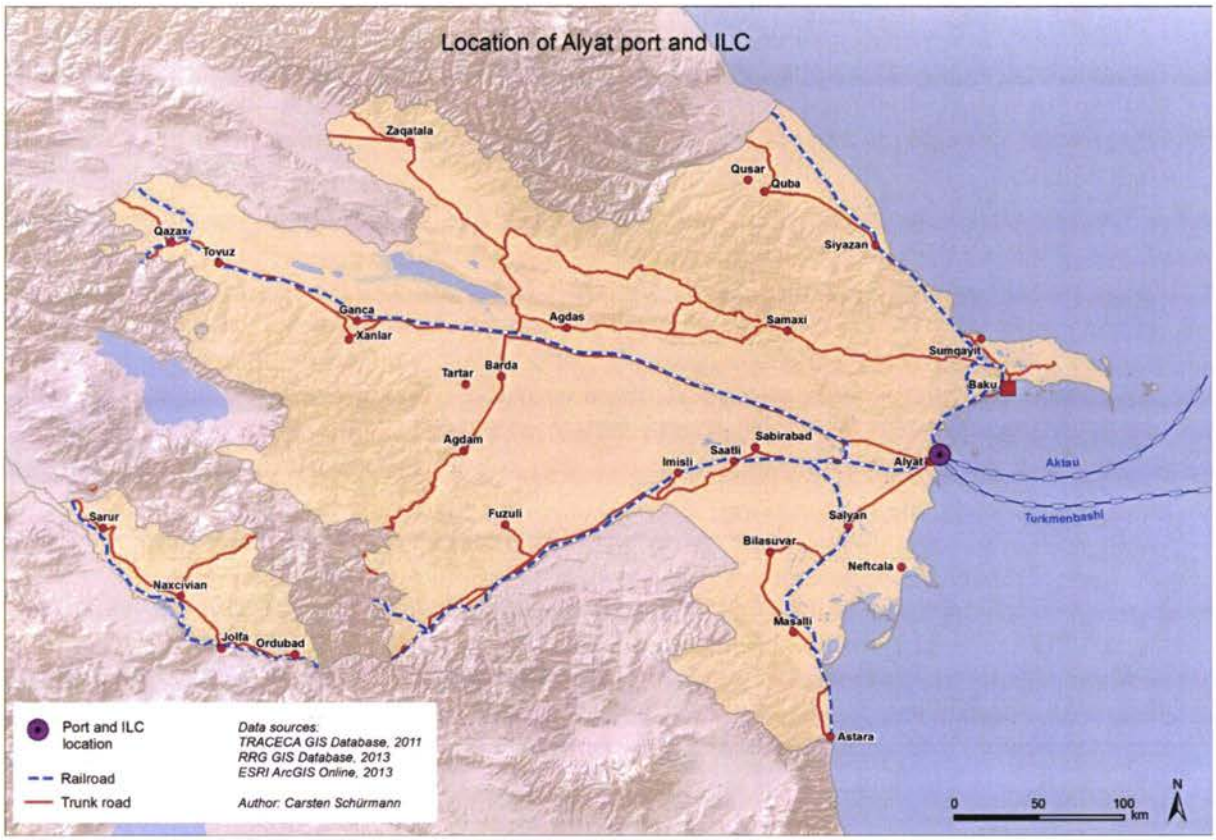
	2008	2009	2010	2011	2012
Контейнеры (кол-во шт.)		3 103	9 626	5 744	н/д
Контейнеры (TEU)		3 172	16 521	9 233	8 491
Вагоны (кол-во шт.)	31 826	38 370	46 677	58 186	63 559
Ж/д паромы (млн т)	2,088	2,296	2,932	3,836	3,795
Сухие и ролкерные грузы (млн т)	0,78	0,29	0,833	1,128	1,176

2.1.2 Планы развития

Правительство Азербайджана изначально выделило 400 млн долл. на строительство нового бакинского порта в поселке Алят, расположенном в 65 км на юг от Баку. Строительство началось в ноябре 2010 года.

[3] Преимущественно строительные материалы из Ирана. Некоторые импортируемые из Европы грузы также доставляются в Баку по Волго-Донскому каналу.

Иллюстрация 2: Местоположение Порта Алят и МЛЦ



В 2011 году бюджет первого этапа строительства был пересмотрен в сторону увеличения до 760 млн долл. Под новый порт был выделен участок в 400 га, из которых 100 га было зарезервировано для строительства международного центра логистики.

Порт планируется возвести в три этапа, первый из которых должен завершиться в 2015 году, что позволит перенести операции с территории старого порта, не нарушая их хода в значительной степени. Основной объем работ связан с прокладкой подходного канала протяженностью 7,5 км, шириной 160 м и глубиной 7,6 м. В феврале 2011 г. ведущая датская компания в сфере портовой инженерии Van Oord и ОАО "Азеркорпу" приступили к подготовительным работам, а основная часть работ была начата в сентябре того же года. Основные работы по прокладке подходного канала завершились в марте 2013 года, начато строительство стен причалов, а также работы по выравниванию и досыпке грунта на всей территории участка.

На первом этапе также планируется построить железнодорожную ветку и подъездную автодорогу, обеспечивающие сообщение с национальными транспортными сетями.

Согласно плану, будут возведены два паромных моста, три грузовых причала для приема контейнеровозов, ролкеров и универсальных судов/балкеров, контейнерный терминал, склады и административные здания. По завершении строительства порт в Аляте сможет обрабатывать 10 млн т сухих грузов и 40 тыс. TEU.

Второй этап проекта предусматривает строительство трех грузовых причалов, третий этап – строительство двух дополнительных грузовых причалов. С окончанием третьего этапа порт в Аляте сможет обрабатывать 25 млн т грузов и 1 млн TEU.

Порт рассчитан на прием судов водоизмещением 13 500 DWT, что является оптимальным для Каспийского моря.

Хотя официальных заявлений пока не было сделано, с высокой степенью вероятности ожидается, что правительство Азербайджана привлечет частных партнеров для строительства и эксплуатации международного центра логистики (и последующего развития порта) будь то в рамках СП или на условиях BOT (строительство, эксплуатация, передача), тогда как сам порт будет функционировать согласно модели "порт-собственник" с привлечением международных операторов (вероятно, в составе СП с азербайджанскими партнерами).

2.2 Казахстан

Актау является единственным международным коммерческим морским портом Казахстана. Баутино (124 км на север от Актау) служит преимущественно морской и снабженческой базой, а также ремонтным доком [4] [5], обслуживающими разработку нефтяных месторождений на шельфе Северного Каспия, в частности Кашагана[6], тогда как Курык (70 км на юг от Актау) является строительной базой для (гигантских) нефтяных плавучих платформ[7] [8].

Управление и эксплуатация Порта Актау осуществляется республиканским государственным предприятием "Актауский международный морской торговый порт" (АММТП)[9]. В начале 2013 года правительство Казахстана приняло решение передать функции по управлению портом Казахской государственной железной дороге "Казахстан темир жолы"[10]. Также продолжаются переговоры с компанией DP World относительно управления ею (на неразглашаемых условиях) портом и СЭЗ "Морпорт Актау". Похоже, правительство Казахстана хочет заключить пакетное соглашение и также передать DP World полномочия по управлению СЭЗ "Хоргос – Восточные Ворота".

Порт имеет интегрированную систему управления, сертифицированную согласно стандарту ISO 9001:2000, а также систему экологического менеджмента, соответствующую ISO 14001:2004.

Актау изначально проектировался для обработки бестарных твердых и жидких грузов (зерна, нефти и нефтепродуктов), а также штучных грузов (металлов, металлических изделий, пиломатериалов и т.д.). Железнодорожная паромная переправа была возведена позже (и впоследствии реконструирована и модернизирована за 2 млн евро, выделенных в рамках проекта ТРАСЕКА). После реконструкции со сметой в 74 млн долл., частично

---

[4] Строительная смета составила 95 млн долл., из которых 52,3 млн долл. были предоставлены ЕБРР двумя траншами в 2006 и 2008 годах.

[5] "Казмортрансфлот" (КМТФ), национальная судоходная компания Казахстана владеет долей в 30% в совместном предприятии, занимающемся эксплуатацией ремонтного дока.

[6] В 2000 году неподалеку от Атырау было открыто морское месторождение нефти Кашаган, которое считается крупнейшим из разведанных месторождений за последние 30 лет, разработка которого была в очередной раз перенесена на 2013 год.

[7] Курык служил доком, где в 1961 году осуществлялась отгрузка строительных материалов для постройки порта в Актау наряду с разведкой местных залежей урана и нефти в регионе Мангышлка. Нынешняя строительная база эксплуатируется компанией ERSAI, учрежденным в 2003 году совместным предприятием между итальянской SAIPEM (ENI Group) и "Ланкастер Групп Казахстан".

[8] Зарубежные суда (и грузы), прибывающие в Курык, вынуждены регистрироваться как прибывшие в Актау, поскольку в Курыке нет капитана/администрации порта.

[9] АММТП также осуществляет управление Баутино.

[10] А также, согласно протоколу, 17 региональных аэропортов.

профинансированной ЕБРР, проектная мощность порта возросла до 8 млн т для нефти и 1,55 млн т для сухих грузов.

Порт рассчитан на прием судов полной длинной 150 м, шириной 20 м и осадкой 6,2 м. Буксировка является обязательной при швартовке/отшвартовке вследствие особенностей порта и суровости/ветрености местного климата[11].

Порт функционирует круглогодично, впрочем зимой характерны задержки при швартовке (до нескольких дней) вследствие плохих погодных условий[12].

В настоящее время на территории Порта Актау имеются следующие объекты:

- 4 причала общей протяженностью 676 м и глубиной 5,5-6,2 м,
- 4 причала для универсальных судов общей протяженностью 550 м и глубиной 4,6 м,
- также используемых для погрузки руды, зерна[13], тяжелых и ролкерных грузов,
- причал ж/д паромной переправы протяженностью 1140 м и глубиной 5,3 м,
- мелководные причалы для портовых судов и портовых нужд,
- свыше 50 тыс. м^2 под площадки открытого хранения и 6 тыс. м^2 крытых складов.

В порту отсутствуют специализированные причалы для ролкеров и контейнеровозов, а также объекты для приема/отправки пассажиров.

Порт оснащен 5-ю портальными кранами грузоподъемностью 10-32 т, 3-мя мобильными кранами грузоподъемностью 36, 64 и 80 т, 17-ю вилочными погрузчиками грузоподъемностью 1,8-28 т, а также другим разнообразным, преимущественно новым погрузочно-разгрузочным оборудованием (включая 12 полуприцепов на 50 т).

2.2.1 Объемы грузооборота порта

Актау имеет сообщение с Баку, Махачкалой и "Олей", Астрахань (Россия), а также с иранскими каспийскими портами (Энзели, Ноушехр, Амирабад).

Объем обрабатываемых АММТП грузов вырос с 1,426 млн т в 2004 г. до 4,072 т в 2011 г.

Необходимо отметить недавний и внезапный скачок роста объема TIR-перевозок (через Баку, преимущественно из/в Турцию) на ролкерных судах. Показатели, малозначимые до 2010 года, за последние 2 года выглядят следующим образом:

---

[11] АММТП располагает 2 буксирами, мощностью 1700 и 2720 лс.

[12] Ветер также препятствует работе кранов, суммарный простой которых может достигать 20-30 суток в год.

[13] Расположенный в порту элеватор (терминал) компании "Ак-Бидай", Костанай позволяет отгружать до 600 тыс. т продукции в год.

Таблица 2: Объем грузоперевозок TIR-грузовиками

Кол-во грузовиков

		2011	2012
Импорт	Всего	2 998	2 919
	паромными переправами	1 912	259
	ролкерными судами	1 086	2 660
Экспорт	Всего	1 820	3 502
	паромными переправами	151	217
	ролкерными судами	1 669	3 285

Также значительно вырос объем торгового судоходства ж/д паромными переправами (см. Таблицу 3).

Таблица 3: Грузооборот АММТП

	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Контейнеры, TEU	716	846	700	3 638	9 970	3 402	5 030
Паромные и ролкерные грузы, тыс. т	310,6	237,8	227,5	221,6	603	1 433	1 383
Кол-во вагонов					9 400	19 000	21 237

Как ранее упоминалось в отношении БММТП, за исключением обработки некоторого количества невозвратных контейнеров, единственным значительным источником контейнерных грузов для АММТП (как вынужденная мера, вследствие их низкой прибыльности) были невоенные грузы НАТО для Афганистана, которые в настоящее время все в большей степени переправляются через Туркменбаши. Некогда значительный грузопоток контейнеров, следовавший из Бендер-Аббаса в Энзели и далее судами иранской судоходной компании Kazar в Актау, существенно сократился вследствие санкций, наложенных на Иран[14].

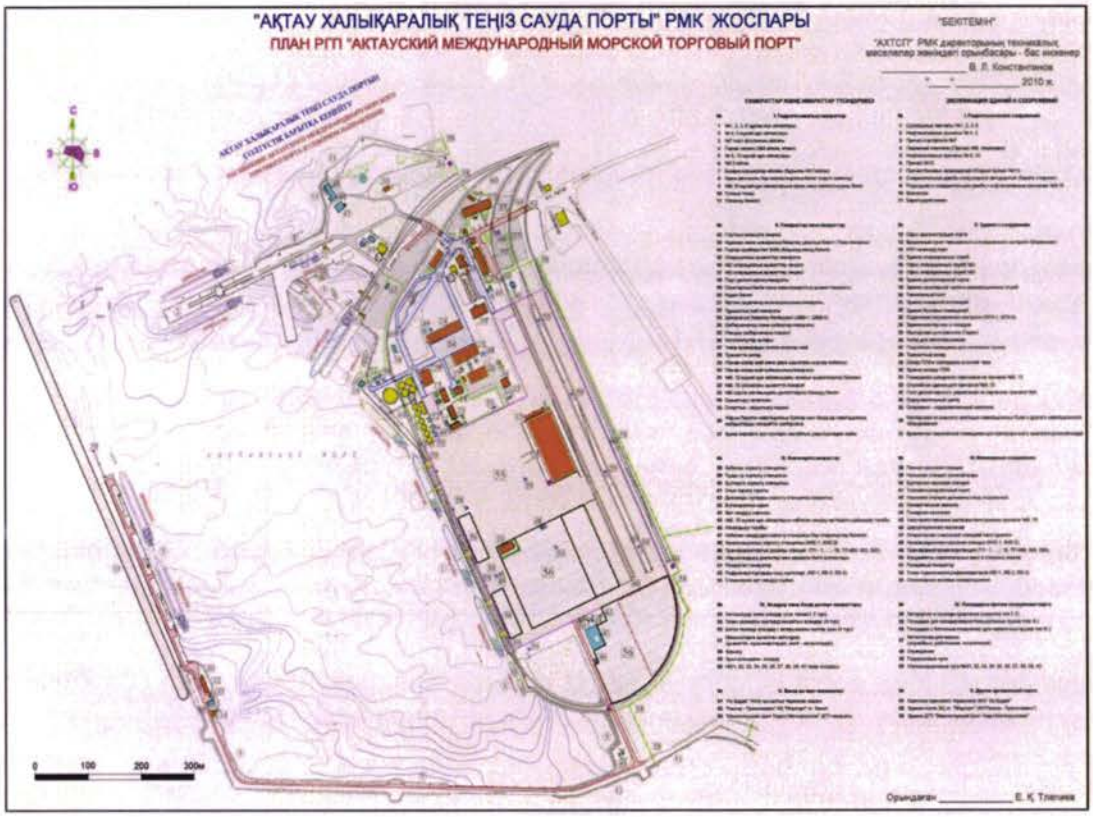
АММТП является трамповым портом, что обусловлено характером обрабатываемых им грузов. Единственным регулярными его маршрутами являются ранее упомянутые ж/д паромная переправа и ролкерные рейсы, осуществляемые "Каспрар" в/из Баку ж/д паромами вместимостью 28-52 вагона и малыми устаревшими ролкерами, вмещающими 33 грузовика. Торговое ж/д сообщение не сбалансировано. Ролкерное и паромное сообщение является в крайней степени нерегулярным.

Экспортная продукция (нефть, металлы и зерновые), поставляемая в рамках межгосударственных соглашений, имеет наивысший приоритет на политическом уровне. Нефть экспортируется танкерами и ж/д цистернами через ж/д паромные переправы преимущественно в Баку. Такая торговля, не требующая от АММТП каких-либо усилий в сфере

[14] Морские перевозчики, такие как Maersk, прекратили обслуживание своих судов в иранских портах и существенно сократили масштабы своих операций, которые в настоящее время осуществляются лишь по паромным переправам, следующим через Персидский залив.

маркетинга, также является наиболее доходной для порта (на долю паромных перевозок приходилось 5% доходности порта в 2010 г.). Это отражается на стиле управления портом, на планах и подходах к развитию инфраструктуры АММТП.

Иллюстрация 3: План Порта Актау



Источник: АММТП

В настоящее время порт работает с загрузкой, близкой к проектной. В 2012 г. было обработано 10,95 млн т грузов, из которых 7,591 млн т приходилось на долю нефти и нефтепродуктов.

Ролкерный причал, расположенный у причала для погрузки зерновых, эксплуатируется практически с полной загрузкой (в 2012 г. на нем было обработано 0,644 млн т грузов при его проектной пропускной способности в 0,6 млн т). Все это порождает продолжающийся конфликт с преимущественно нерегулярными маршрутами ролкеров. Ситуация с причалами несколько улучшается в зимний период, когда прекращается навигация по Волго-Донскому каналу по причине замерзания рек в России, и российские речные суда.

Причал ж/д переправы также обслуживает малые танкеры, что иногда приводит к задержкам на маршрутах ж/д паромов. В ближайшие годы объемам перевозки нефти грозит временное, но существенное падение в связи с переключением поставок на существующие трубопроводы между Казахстаном и Россией. Объемы торгового судоходства ж/д паромными переправами также страдают вследствие ограниченных площадей для стоянки и обработки порожних и груженых вагонов[15].

[15] Узким местом является депо порожних вагонов: при его заполнении пустые вагоны занимают портовые колеи, что препятствует доставке груженных вагонов к причалам.

2.2.2 Планы развития

1. Инфраструктура

Существуют планы по расширению порта в северном направлении. Их утверждение ожидалось в 2012-2013 годах при поддержке ЕБРР. Вследствие мирового финансового кризиса, а также по политическим причинам ЕБРР приостановил свое участие в проекте, который ныне финансируется исключительно из государственного бюджета. Проект предусматривает постройку новых причалов и терминалов для обработки зерновых, контейнеров и универсальных грузов, что должно повысить пропускную способность порта до 2,5 млн т в год. Впрочем, ожидается сокращение объемов экспорта металлов и металлоизделий вследствие растущих проблем у Ирана с финансированием импорта.

Планами не предусмотрено строительство ни ролкерного причала, ни дополнительной (и необходимой) ж/д рампы для паромной переправы. Возведение второй ж/д рампы в северном направлении не планируется, поскольку это предполагает выкуп и демонтаж множества частных домов, а также прокладку новой ж/д ветки через нефтехранилище. Фактически уже имеется участок с ж/д сообщением для постройки второй ж/д рампы непосредственно рядом с существующей. Однако руководство порта скептически относится к этому варианту, ссылаясь на соображения безопасности, тогда как основные трудности, связанные с освоением этого участка, представляет собой разворот множества труб в обход ж/д комплекса в северную часть порта[16].

С одной стороны, реализация такого проекта позволила бы прекратить практику швартовки малых танкеров на причале ж/д паромной переправы. Это также не создало бы проблем ввиду общего сокращения транспортировки нефти через Актау. До возобновления роста объемов поставки нефти целесообразно рассмотреть возможность заправки таких танкеров на плаву, если "мягкие" меры по наращиванию пропускной способности (см. ниже) не возымеют должного эффекта по удовлетворению спроса.

С другой стороны, существующая ж/д рампа была бы всегда свободна для швартовки паромов, что позволило бы (и, в какой-то степени, вынудила) "Каспар" придерживаться графика движения и устранить проблему заторов на ж/д путях. Проведение технико-экономического обоснования, вероятно, выявило бы возможность швартовки и обслуживания ролкерных судов на второй построенной ж/д рампе, что позволило бы разгрузить причалы для генеральных грузов или погрузки/разгрузки зерновых (№ 6), которые могли бы в дальнейшем обслуживать исключительно суда, перевозящие зерновые.

Примечательно, что компания "Каспар" несколько раз обращалась за разрешением на постройку второй ж/д рампы/причала за собственный счет, однако администрация АММТП всякий раз отказывала, сомнительно аргументируя это отсутствием места для прокладки новых ж/д путей и строительства сортировочных станций.

Наконец, продолжающееся строительство отсутствующей ж/д ветки Жезказган – Бейнеу[17] определенно привлечет сухие ж/д грузы из Казахстана, Западного Китая и других цен-

---

[16] Фактически эти трубы принадлежат не порту, а нефтяной компании, использующей их для транспортировки нефти из расположенного рядом нефтехранилища в нефтехранилище на территории порта, которое находится на участке, перспективном для постройки ж/д причала. Как бы то ни было, перенос труб не связан ни с техническими сложностями, ни с большими затратами. Предполагается, что руководство порта не заинтересованно в наращивании пропускной способности ж/д паромной переправы (или ролкерных причалов), поскольку это направление не настолько доходное, как другие виды обработки грузов.

[17] Более того, правительство Казахстана, приняв во внимание тот факт, что в любом случае потребуется строительство параллельной технической ж/д ветки, обеспечивающее возможность строительства основной

тральноазиатских стран, следующих в/из Актау (независимо от реализации проекта Silk Wind) и усилит потребность в дополнительной ж/д рампе.

Третий проект, пристально рассматриваемый КМТФ, предполагает возведение рампы в Курыке. Залив Курыка лучше защищен от ветров, чем Актау, и суда часто заходят сюда, когда Порт Актау закрыт. Он также имеет большую глубину (до 25 м). Впрочем, как видно на представленных ниже фотографиях, построенный в 1961 году причал находится в полностью обветшалом состоянии, ж/д сообщение с ним отсутствует, а добраться до причала можно лишь по проселочной дороге.

Согласно предварительному исследованию, реализация этого проекта обойдется в порядка 60 млн долл., включая масштабные работы по досыпке грунта на плавнях, на которых разместится насыпь и балласт ж/д полотна основной ветки Актау-Курык. Кроме того, эти плавни являются природным ареалом черных лебедей, уток и других видов птиц, весьма вероятно, охраняемых.

Помимо объема требуемых инвестиций, который в итоге может существенно превысить вышеозначенную сумму, и продолжительного времени на проведение технико-экономического обоснования столь масштабных работ, разделение ж/д операций между настолько удаленными друг от друга участками весьма сомнительно с точки зрения эффективности и затрат.

Иллюстрация 4: Курык

Источник: проект «LOGMOS»

ж/д ветки, решило изменить масштаб проекта и построить полноценную ж/д магистраль (республиканского значения) в направлении Жезказган – Бейнеу.

Иллюстрация 5 и 6: Курык (март 2012 г.)

Источник: проект «LOGMOS»

Обсуждения, проведенные в феврале 2013 г. с КМТФ и АММТП в рамках задач национальной рабочей группы Казахстана, позволили прояснить некоторые моменты и сделать ряд совместных заключений:

- по словам самих же представителей АММТП, теоретическая максимальная пропускная способность ж/д рампы в Актау составляет 2,5 млн т грузов, однако в качестве более реалистичного значения следует принять 2 млн т[18];
- время, требуемое на постройку рампы в Курыке, вероятно превысить довольно оптимистичный срок в 5 лет, озвученный КМТФ. Невелики шансы на ввод объекта в Курыке в эксплуатацию, даже частично, до 2019-2020 года, если решение о строительстве будет принято сейчас (февраль 2013 г.);
- в настоящее время не существует другой альтернативы, как использование пропускной способности Актау вплоть до достижения предельных показателей. Впрочем, предел может быть достигнут очень скоро, если объемы торгового судоходства ж/д паромными переправами продолжат рост, пусть и не такими темпами, как в последние несколько лет (+229% в период с 2010 по 2012 годы и +624% с 2009 по 2012 годы);
- если темпы роста сохранятся высокими, то потребуется политическое решение и дальнейшее изучение возможности строительства второй ж/д рампы в Актау;
- строительство (реконструкция) в Курыке, что становится в некоторой степени вынужденным шагом, должно предоставить Казахстану возможность, часто недоступную другим странам ТРАСЕКА, провести специализацию своих портов и направлять определенные виды грузов в предписанные для них порты, тем самым устранив бесполезную и разорительную конкуренцию между портами и обеспечив оптимальное управление активами портовой инфраструктуры;
- наконец, какие-бы планы ни были в итоге утверждены заинтересованными сторонами Казахстана, они должны быть согласованы с азербайджанскими

[18] При условии ежедневного обслуживания ж/д парома вместимостью 52 вагона в течение всего года и погрузке и разгрузке только груженных вагонов (чего в действительности, к сожалению, не происходит вследствие несбалансированности грузопотоков), теоретическая годовая пропускная способность составит: 52 вагона×2 (импорт + экспорт)×365 дней×60 млн т (в среднем на вагон = 2 277 600 т

партнерами, примером, Бакинским портом и компанией "Каспар", поскольку в регионе только они обладают богатым и продолжительным опытом осуществления ж/д паромных и ролкерных операций и подходят на роль партнеров при учреждении совместных судоходных маршрутов в каспийском регионе.

2. "Мягкие" меры

Анализ, проведенный администрацией порта, выявил значительный потенциал существенного наращивания объемов грузооборот порта за счет реализации "мягких" мер, призванных повысить эффективность работы порта, оптимизировать загрузку причалов и внедрить информационные системы.

Среди выявленных проблем основное беспокойство вызывает процедура таможенной очистки (по приходу и по отходу), как и во всем каспийском регионе в целом, поскольку, как сообщается, она может продолжаться до 6 часов при заходе судна в порт и почти столько же при отходе судна[19].

Администрация порта активно участвует в разработке и внедрении кардинально новых процедур, которые с помощью капитально модернизированной системы информационного портового сообщества и Центра обслуживания потребителей должны обеспечить существенное сокращение времени ожидания судов как на рейде[20], так и у причала, и упростить процедуры по приходу[21], по отходу, а также идентификации[22], обработки, хранения и таможенной очистки грузов, прибывающих или покидающих порт. Впрочем, успешность инициативы во многом зависит от ее поддержки третьими сторонами в других странах каспийского региона.

Также в современной логистики прослеживается ярко выраженная тенденция к передаче в субподряд транспортных и логистических операций специализированным компаниям. Это свидетельствует о повышение значимости роли частного сектора (экспедиторских компаний, поставщиков логистических услуг), а также об отсутствии у портов возможностей выполнения функций полноценной экспедиторской или логистической компании. Исповедуемый АММТП подход, похоже, ставит своей целью создание монопольного положения, что не соответствует ни вышеупомянутым тенденциям, ни задаче сокращения за-

---

[19] Экономия только одного часа при обработке сухогруза водоизмещением 760 т (2011), которая производится в течение 16 часов (по данным порта) без каких-либо дополнительных мер позволила бы обрабатывать в порту Акту на 47 или 6% сухогрузов больше (независимо от мер оптимизации в отношении других судов, включая ж/д паромы). Согласно стандартам ЕС, это высокое значение. В других портах мира существует законодательно установленный или нормативный срок для комиссии на выполнение ее обязанностей, начинающегося с момент предоставления нотиса капитана о готовности судна (независимо от того, пришвартовалось судно или нет, и в зависимости от того, имеет ли комиссия полномочия по выполнению своих функций на внутренних или внешних рейдах. В некоторых портах данная процедура выполняется только при стоянке судна у причала), либо судно отчаливает. Также предусмотрены ограничения по времени на проведение всех проверок и выдачу соответствующих разрешений. Нормативы для портов или морские кодексы, как правило, предусматривают штрафы, налагаемые на государственные службы при превышении ими временных нормативов (фактически такие штрафы вычитаются из суммы портовых сборов, оплачиваемых судовладельцем). Такие нормативы существовали и применялись в советское время.

[20] Целью является сокращение нынешнего среднего срока в 3-4 дня до 1 дня.

[21] Сокращение времени на формальные процедуры с 6 часов до 30 минут.

[22] Внедрение системы штрих-кодов позволит сократить время маркировки экспортируемой металлической продукции и ее подготовки к погрузке на судно с 52 до 37 часов.

трат на логистику. Осуществляемые в порту процедуры являются обременительными и затратными по времени.

Они во многом сохраняют черты советской системы, в которой роль морского (судового) агента была незначительной и не имела отношений к операциям с грузом. Показательной в этом отношении является обработка контейнеров (см. Приложение II).

Таким образом, рекомендуется создать платформу (консультативный совет, постоянную рабочую группу) с участием всех заинтересованных сторон (администрации порта, операторов терминалов, государственных служб, экспедиторов/поставщиков логистических услуг, железнодорожных компаний и ж/д операторов) в дополнение к IT-платформе для обсуждения общих проблем и поиска путей оптимизации повседневной работы. Такие органы существуют и успешно функционируют в большинстве западноевропейских портов.

Первым заданием могло бы стать проведение сравнительного анализа существующих в порту процессов и практики, распространенной в других портах мира, с целю упрощения и сокращения процедур.

3. Отложенные вопросы и перспективы

Перспектива организации железнодорожных операций в Актау и распределение задач и полномочий между различными предприятиями остается весьма туманной. В настоящее время ж/д сообщение осуществляется силами двух компаний – КТЖ, национальной железнодорожной компанией, и "Каскор-Транссервис", частным оператором, который осуществляет эксплуатацию последних 18 км ж/д ветки, идущей от Мангистау – главного регионального ж/д узла, до порта.

Национальные и зарубежные потребители регулярно сообщают о завышенных непрозрачных тарифах "Каскор-Транссервис" как об основной причине их отказа от транспортировки грузов через Актау. При отправке грузов в Баку дешевле и быстрее транспортировать их по железной дороге в Атырау и далее через границу РФ доставить в Азербайджан по территории Дагестана. В целом тарифы КТЖ воспринимаются как непрозрачные, а режим страхования ж/д грузов представляет собой настоящую проблему.

Потребители также указывают на трудности с ж/д перевозкой потребительских товаров в Казахстане по причине невысокой скорости товарных составов, суточный пробег которых не дотягивает до советской нормы в 200 км (при этом перевозка груза из Актау в Алама-Ату занимает 7-10 дней). Если позволяет размер партии груза, то многие компании предпочитают транспортировать его в сопровождении своего сотрудника на пассажирском поезде, который прибывает в Алма-Ату за 3 дня.

Кроме того, информационная система железных дорог не отличается точностью, и, таким образом, сложно точно предсказать время прибытия грузов в пункт назначения[23].

Наконец, наращивание объемов грузоперевозок автоперевозчиками и поставщиками логистичеких услуг долгое время сдерживается неудовлетворительным состоянием сети автодорог в Мангистауской области, в которой расположен Актау. Правительство Казахстана решает этот вопрос, и в общей сложности 681 км автомобильных дорог планируется построить или реконструировать в этом регионе в 2010-2020 годах, на что будет потрачено 193,676 млн тенге (около 100 млн евро) в ценах 2012 г.

[23] Одним из следствий этого является то, что объем товарных запасов у компаний, торгующих потребительскими товарами, значительно превышает данный показатель у других компаний мира. Это, в свою очередь, отражается на розничных ценах. Так, компания Volvo Belgium добавляет к своим ценам расходы на3-х недельное хранение своей продукции, экспортируемой во все страны СНГ.

В частности, план предусматривает улучшение ситуации на крайне важном участке в 313 км между Актау и Бейнеу и на участке протяженностью в 164 км от Акту до казахско-туркменской границы (являющегося частью проекта северо-южного транспортного коридора от Персидского залива до России).

Иллюстрация 7: Реконструкция автодорожной сети в западной части Казахстана

Контейнерные грузы на примере зерновых

Казахстан входит в десятку ведущих мировых экспортеров пшеницы. Как сообщалось ранее, экспортные контракты заключаются преимущественно на межгосударственном уровне и предусматривают поставку громадных объемов продукции. Таким образом, это направление торговли крайне чувствительно к изменениям политической ситуации (как это было в случае с Ираном, одним из крупнейших потребителей продукции Казахстана), урожайности в странах-импортерах, мировым рыночным ценам и т.д.

Экспорт можно активизировать за счет изменения структуры торговли и расширения потребительской базы, т. е. в случае, если Казахстан начнет сотрудничать с зарубежными частными импортерами в гораздо большем масштабе. Вероятность этого достаточно высока, поскольку казахские твердые сорта пшеницы (используемые в производстве пасты – спагетти) являются одними из лучших в мире.

В ряде случаев (вероятно, многочисленных) это приведет к необходимости отправки сравнительно небольших партий грузов (в несколько тысяч тонн), транспортируемых в контейнерах, часть которых можно было бы направить через Актау. Это обеспечило бы значительную экономию для страны, которая периодически дотирует транспортные расходы на поставку зерновых за границу. Это также активизировало бы развитие сектора вспомогательных услуг в Актау по отбору образцов и анализу зерновых, хранению, погрузке в контейнеры и т. д., которые ныне осуществляются балтийскими и украинскими компаниями в своих портах.

Организация грузопотока контейнеров через Актау будет стимулировать импорт в контейнерах других грузов, что, в свою очередь, повысит привлекательность СЭЗ Актау (в том числе и планируемого Центра логистики) и будет способствовать заинтересованности национальных и зарубежных промышленных и торговых компаний, а также поставщиков логистических услуг к развитию здесь своей деятельности.

Очевидно, что все это потребует большого объема работы и инвестиций, а также нормализации ж/д тарифов и процедур КТЖ для обеспечения конкурентоспособности контейнерных ж/д перевозок в целом в сравнении с бестарной перевозкой грузов или их направлению через зарубежные порты. Что же касается зерновых, то США успешно применили аналогичный подход менее двух десятилетий назад.

2.3 Туркменистан

Туркменбаши, главный коммерческий морской порт страны, расположен в 165 морских милях (около 305 км) на Восток от Баку, неподалеку от западного побережья Каспийского моря и примерно в 550 км от столицы страны Ашхабада, с которой он имеет автомобильное и железнодорожное сообщение.

Управление портом и его эксплуатация осуществляется исключительно Государственной службой морского и речного транспорта Туркменистана (ГСМРТТ) через государственную компанию "Международный коммерческий морской порт Туркменбаши" (МКМПТ) ГСМРТТ также управляет туркменским коммерческим флотом. Не первый год ведутся переговоры между правительством страны и базирующимся в ОАЭ оператором терминалов Gulftainer, который демонстрирует сильную заинтересованность в инвестировании в запланированное расширение порта и в возможности его эксплуатации, однако пока эти переговоры не принесли результата.

2.3.1 Общее описание

Порт имеет подходной канал протяженностью 22 км и шириной 140-200 м, дноуглубительные работы производились на нем в последний раз в 1968 году, поэтому его заиливание снизило максимальную пропускную способность по осадке до 5,1 м (фактическая минимальная и, таким образом, критическая глубина составляет 5,5-6 м). Это привело к сокращению вдвое возможности загрузки танкеров водоизмещением 12 000 DWT (осадка которых при полной загрузке составляет 7,1 м) и затруднило проход ж/д паромов в ветреную погоду. В 2012 году подходной канал был полностью реконструирован и оснащен осветительными буями международного стандарта с системой AIS (системой автоматической идентификации), допускающей навигацию судов в ночное время.

На восточной стороне залива расположен терминал Уфра, который имеет два нефтепирса.

Построенная в 1968 году двойная двухколейная ж/д рампа грузового паромного терминала (ППК-2) используется для обработки как вагонов, так и грузовиков и занимает территорию в 41,7 га. Здесь имеется парковка для отбывающих грузовиков и морской вокзал для пассажиров паромной переправы. На морском вокзале расположен пост таможенной службы, обслуживающий только паромные грузы и пассажиропоток.

Иллюстрация 8: Вид с воздуха на Порт Туркменбаши с 2-мя ж/д паромными рампами

Ворота, разделяющие территорию парковки и терминала, оснащены сканирующим грузовики оборудованием. Ведущая к берегу рампа была реконструирована за счет займа ЕБРР; ведущая к морю рампа будет отремонтирована в ближайшем будущем за счет займа Всемирного банка на 62 млн долл.

Расположенные на рампах ж/д колеи ведут на сортировочную станцию, расположенную в полукилометре за портом сухих грузов. Сортировочная станция находится в неудовлетворительном состоянии и только часть ее ж/д сети, насчитывающей 12 колей, является функциональной.

Подземная сеть электрических кабелей затапливалась в результате подъема уровня Каспийского моря и, некогда автоматизированная, ныне эксплуатируется в ручном режиме. Основная автодорога, ведущая от ворот порта к парковке грузовиков и ж/д терминалу, была реконструирована в 2010-2011 годах и сейчас оборудована "карманами", вмещающими 500 грузовиков. Основная ж/д ветка к паромным рампам также была отремонтирована. Запланировано и уже осуществляется строительство двух дополнительных отдельных подъездных автодорог, соединяющих порт непосредственно с автомагистралью на Ашхабад.

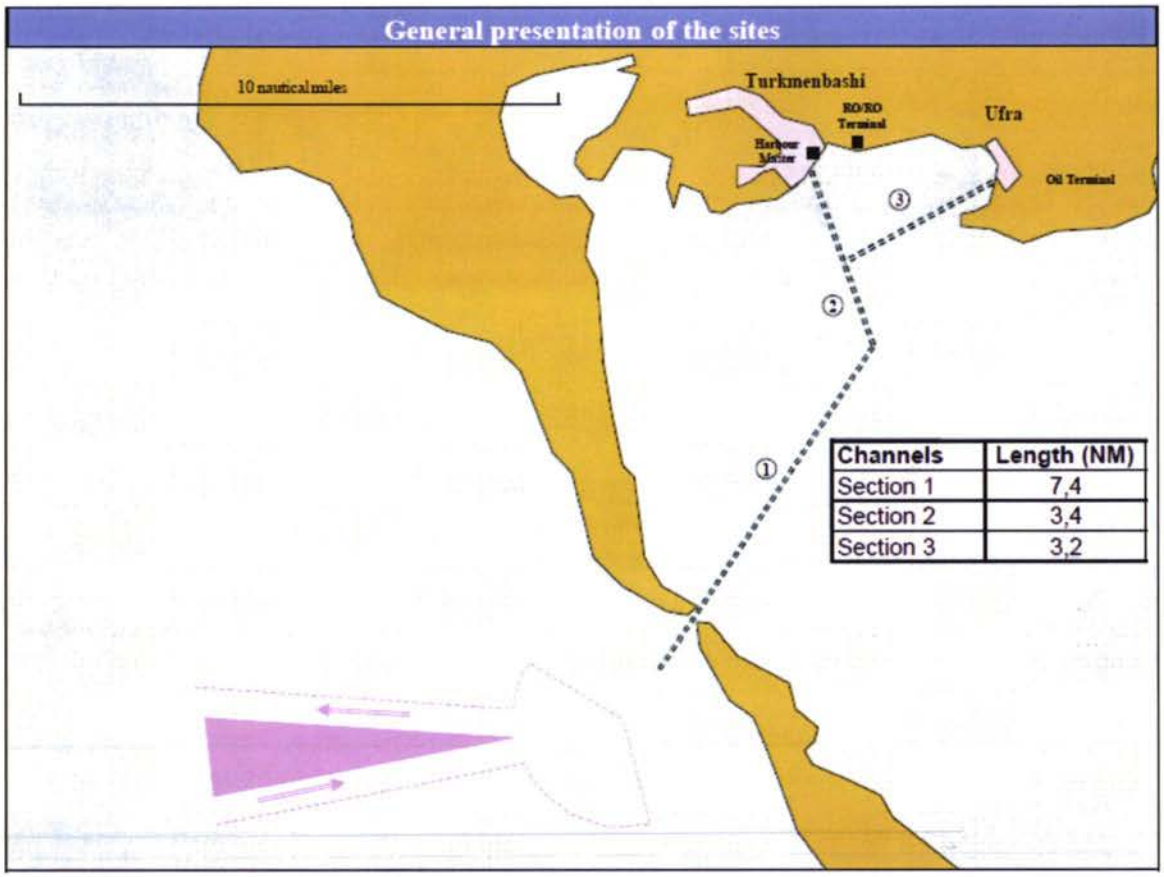
Ведется строительство нового здания для нужд таможни и других государственных служб, призванное организовать процедуру пересечения границы по принципу единого окна.

Порт также имеет мощный производственно-перегрузочный комплекс (ППК-1), включающий 3 причала общей протяженностью 430 м для обработки генеральных/сухих грузов, способный принимать крайне тяжеловесные грузы, которые поступают преимущественно на российских судах "река-море" по Волго-Донскому каналу.

Грузоподъемная оснастка включает в себя 11 причальных кранов грузоподъемностью 6-100 т, 3 мобильных крана Liebherr, в том числе один 150-200-тонный кран и 2 крана грузоподъемностью 64 т (установлены в октябре 2012 г.), 2 верхних погрузчика грузоподъемностью 35 т плюс множество тягачей и мафи-трейлеров.

Кроме того, парк оборудования порта был обновлен, пополнившись мобильными комплексами КАМАЗ и МАЗ для устранения разливов нефти, мобильной мультикомпьютерной водолазной системой, передвижной вакуумной установкой, резервуаром объемом 10 $м^3$ с вакуумным насосом, ремонтным грузовиком, ремонтным автомобилем со специальной оснасткой и пожарной автоцистерной.

Иллюстрация 9: Схема доступа к портам Туркменбаши и Уфра



Источник: EGIS / BCEOM

В порту расположено два склада: один площадью 5 тыс. $м^2$ предназначен для генеральных грузов, второй – в 12 тыс $м^2$ для хранения полипропилена. Открытая площадка хранения площадью 4 тыс. $м^2$ предназначена для обработки и хранения контейнеров.

Грузоподъемность кранов, установленных на сортировочной станции, составляет всего 5 т. Таким образом, после разгрузки с судна контейнеры, предназначенные для последующей ж/д перевозки, транспортируются грузовиками на частные терминалы, оборудованные более мощной грузоподъемной оснасткой, где происходит их погрузка на ж/д платформы. Аналогичный алгоритм действий в обратном порядке применяется в отношении груженных экспортируемых контейнеров.

Помимо паромного сообщения с Баку, порт обслуживает российские трамповые суда класса "река-море" и каботажные суда иранской судоходной компании Kazar, осуществляющей нерегулярные рейсы в/из Ирана (Энзели, Амирабаод) и России (Астрахань, "Оля"), а также ж/д паромы в Махачкалу (Россия).

Впрочем, объем контейнерных и грузовых перевозок остается крайне малым в сравнении с потенциалом туркменской экономики и обеспечивается в основном невозвратными кон-

тейнерами (часть этого грузопотока ныне приходится на невоенные грузы НАТО для Афганистана)[24].

Через Туркменбаши проходит значительный объем негабаритных и тяжеловесных грузов, поступающих в Туркмению и другие центральноазиатские страны, которые адресуются преимущественно нефтегазовой отрасли. Впрочем, потребители жалуются на то, что мощности грузоподъемной оснастка порта недостаточно для обработки крайне негабаритных/тяжеловесных грузов в достаточных объемах, и иногда приходится привлекать дополнительное погрузочное оборудование из других объектов каспийского региона.

2.3.2 Планы развития

Расположение Порта Туркменбаши, являющегося конечной точкой Транскаспийской железной дороги, имеет стратегическое значение для некоторых центральноазиатских стран, не имеющих выхода к морю.

Прогнозируя динамичный и продолжительный экономический рост национальной экономики и развитие судоходства по Каспию, президентским указом от 8 июня 2011 г. ГСМРТТ утвердила Генеральный план развития МКМПТ и торгового флота Туркменбаши до 2020 г. Основные положения этого плана отражены в "Голубой книге" 2012 года, в которой изложены долгосрочные проекты Туркменбаши в сфере (преимущественно) автомобильного транспорта.

Изначальный генеральный план порта[25] предусматривал следующее:

- модернизацию/реконструкцию второй (ведущей к морю) рампы паромного терминала (см. выше);
- проведение дноуглубительных работ на подходном канале для обеспечения возможности навигации нефтяных танкеров с полной загрузкой. Батиметрическое исследование дна проводилось в 2007 году. В соответствии с технико-экономическим обоснованием необходимо было извлечь порядка 4,1 млн $м^3$ грунта (наносов), чтобы достичь требуемой глубины канала в 8-8,5 м при затратах (на то время) около 5 евро/$м^3$. Обновление большого количества навигационных огней, что было одной из задач проекта, было завершено в 2012 году, о чем упоминалось ранее;
- новая диспетчерская башня и современное оборудование слежения за перемещением судов. Все каспийские порты оборудованы устаревшими системами регулирования движения судов (VTMS), за исключением порта Астрахани (который также является объектом обеспечения безопасности всего северокаспийского региона). Порт закупил систему производства "Транзас", Санкт Петербург, которая позволяет отслеживать перемещение судов по Волго-Донскому каналу с помощью камер;
- увеличение площадей хранилищ полипропилена и оптимизация перевалочного оборудования с учетом перспективы роста объемов производства и экспорта полипропилена (составляющего около 90 тыс. т в год и занимающего 3-4% в общем объеме экспорта в стоимостном выражении);

---

[24] По словам представителей МКМПТ, который в 1998 году начал сотрудничать с TACIS по вопросам контейнерных перевозок, имеющееся в порту оборудование позволяет обрабатывать 10 тыс. контейнеров в год.

[25] Подготовлен в 2010 г.

- расширение участка порта для строительства контейнерного терминала и международного центра логистики;
- специализированный терминал сухих грузов для экспорта строительных материалов, который располагался бы рядом с будущим контейнерным терминалом, а также еще один терминал для обработки зерновых, экспортируемых из России и Казахстана через Туркменбаши в другие центральноазиатские страны и Афганистан;
- верфь для строительства и ремонта судов;
- специализированный терминал для экспорта цемента (существуют планы по строительству цементных заводов в 5 регионах Туркмении)[26].
- Ro-Pax-терминал планируется построить на побережье за территорией порта (непосредственно перед гостиницей Çarlak) на территории нынешнего рыбзавода (который предстоит демонтировать). Терминал будет также использоваться в качестве снабженческой базы нефтедобывающей отрасли.

ЕБРР и JICA выразили заинтересованность в проекте, МБРР подписал с правительством Туркмении меморандум о взаимопонимании касательно модернизации порта, а международные конкурсные торги были запланированы на 17 августа 2012 г.

План развития порта учитывает ожидаемый рост численности коммерческого флота страны для обеспечения независимости от зарубежных судоходных компаний и снижения транспортных затрат Туркмении.

Согласно национальным статистическим данным, в 2010 году только 17% нефтепродуктов были экспортированы туркменскими судами. В настоящее время флот Туркмении насчитывает 9 судов (4 балкера и 5 нефтяных танкеров класса "река-море").

Реализация мер, предусмотренных Генеральным планом развития, растянута во времени на период с 2012 по 2020 годы. Они предусматривают закупку 6 нефтяных танкеров, одного газовоза для перевозки сжиженных нефтяных газов, 4 буксиров, 4 снабженческих суда для обслуживания нефтяных платформ Каспийского моря (обслуживаемых в настоящее время зарубежными компаниями), одного плавучего крана[27]. Проведение международного тендера по закупке 4 буксиров, а также на проектирование и строительство зданий и сооружений службы спасательных и подводных технических операций и закупку другого природоохранного оборудования запланировано на 31 июля 2012 г.

Шесть нефтяных танкеров позволят Туркмении контролировать 50% собственного совокупного экспорта. Суда будут курсировать по таким маршрутам: Туркменбаши – Махчкала, Туркменбаши – Баку, Туркменбаши – Нека/Энзели/Ноушехр.

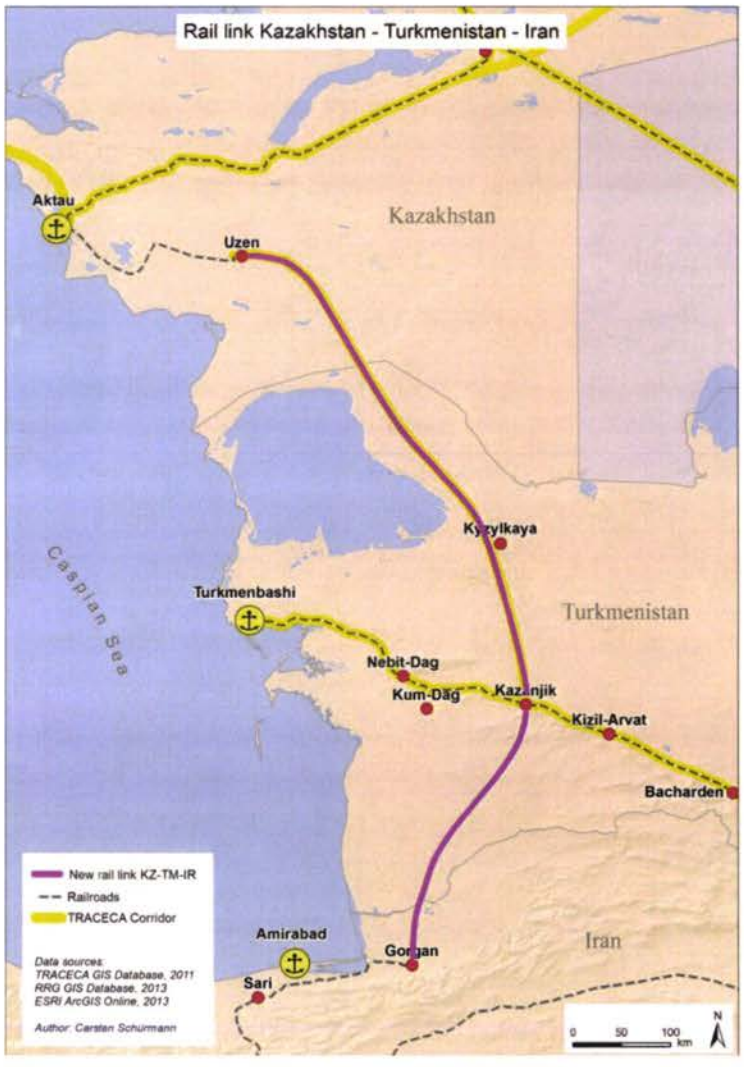
---

[26] В целом планируется построить 1500 м новых причалов, которые будут соединены ж/д колеями (ж/д движение в порту находится под контролем МКМПТ, который также является собственником маневровых локомотивов).

[27] Вопрос закупки газовозов сжиженного природного газа в настоящее время изучается. Производимый в Туркмении СПГ ныне транспортируется преимущественно грузовиками и ж/д вагонами (и далее по российской паромной переправе в Махачкалу, Дагестан и Россию). Балкерный морской транспорт позволил бы повысить эффективность этого направления. Закупка СНГ-газовоза, как ожидается, активизирует экспорт и покроет 88% потребностей национального производства.

Делая ставку на бурное развитие туристической зоны Аваза[28], Туркмения также планирует активно развивать пассажирские и автомобильные грузовые перевозки и увеличить количество морских рейсов за счет открытия собственных судоходных маршрутов, помимо единственного на сегодняшний день регулярного рейса в Баку. Одна из заявленных целей состоит в сокращении времени на пересечение Каспийского моря или его объезда автотранспортом, что, таким образом, имеет отношение к морскому сообщению с Россией, Ираном, Азербайджаном и в меньшей степени с Казахстаном (с которым в ближайшем будущем будет налажено ж/д сообщение по новой ж/д ветке).

Иллюстрация 10: Ж/д ветка из Казахстана в Иран через Туркмению



В сентябре 2012 года был подписан договор с хорватской верфью Uljanik Brodogradiliste, строящей ж/д паромы и другие суда, специально спроектированные для навигации по Каспию, на постройку двух пассажирских ролкерных (Ro-Pax) паромов длинной 155,8 м и шириной 17,8 м с перспективой постройки еще 4 аналогичных судов. Грузовместимость

[28] Курорт Аваза является грандиозным проектом, в который с 2006 года было инвестировано свыше 1,4 млрд. долл. Лидер Туркмении планирует создать своего рода Дубай на Каспии, способный привлечь как зарубежных, так и национальных гостей.

судов составит 970 линейных метров и 200 пассажиров, а на борту будут предусмотрены различные услуги для водителей и пассажиров. Проектная скорость судна – 17,6 узлов.

Согласно данным технико-экономического обоснования, суда будут курсировать между Туркменбаши и Энзели (Иран), Олей (российский порт круглогодичной навигации в устье Волги вниз по течению от Астрахани), Актау и Баку.

3 ПОРТОВЫЕ СИСТЕМЫ: ЧЕРНОЕ МОРЕ

3.1 Болгария

В Болгарии управление портами национального значения осуществляется государственной компанией "Портовая инфраструктура", находящейся в подчинении Министерства транспорта, информационных технологий и связи (МТИТС). Главный офис компании расположен в Софии. Она также имеет 4 региональных представительства – два на Дунае в Русе и Ломе, два на морском побережье в Бургасе и Варне.

Стивидорные и другие операции выполняются государственными портовыми компаниями.

Хотя с 2005 года запланирована передача порта в концессию, процесс приватизации морских и речных портов требует времени и связан с определенными трудностями.

В июне 2010 г. Северный терминал Видин (на Дунае) был передан в концессию на 35 лет компании BRP (Пароходство "Болгарское речное плаванье"), а в июне 2011 г. договор 35-летней концессии на терминал балкерных грузов и Терминал 2А в крупнейшем порту страны Бургасе был заключен с национальной судоходной компанией Navibulgar[29] [30].

В период с апреля по ноябрь 2012 в "Государственной газете" были опубликованы приглашения на участие в конкурсе по 6 дунайским портам или терминалам (в том числе приглашение на третий конкурс по порту Лом на Дунае[31]). Как сообщается, МТИТС готовит конкурсы еще по трем дунайским портам и различным терминалам в двух главных морских портах страны – Бургасе и Варне[32].

Мореходный транспорт, обслуживаемый двумя главными морскими портами Болгарии – Бургасом и Варной, играют важную роль во внешней торговле страны. Болгария серьезно пострадала от глобального экономического кризиса, а объемы морской торговли лишь недавно начали демонстрировать положительную динамику.

---

[29] Как сообщали болгарские СМИ, "новый концессионер – единственный, кто остался из всех участников, которые были вынужденных отозвать свои заявки из-за процедурных сложностей". Аналогичная ситуация произошла и с Западным контейнерным терминалом Бургаса, в конкурсе по которому Navibulgar оказалась единственным участником (в настоящее время – февраль 2013 г. МТИТС производит оценку предложения участника).

[30] Правительство страны хоть и вынуждено обеспечивать поступление денежных средств и, тем самым, форсировать план приватизации, но также должно решать вопрос высокой (хоть и снижающейся) безработицы: 12,9% в первом квартале 2012 г. и 11,5% в третьем квартале, что больше чем вдвое превышает докризисный уровень. По условиям концессионного соглашения Navibulgar должна взять на себя обязательство сохранить как минимум 288 рабочих мест из нынешних 1018.

[31] В январе 2013 года болгарский государственный холдинг "Химипорт" выиграл конкурс на 35-летнюю концессию на эксплуатацию порта Лом. 15,5 млн долл. будет инвестировано в Лом, чтобы превратить его в конкурентный международный речной порт с объектами для обработки бестарных и контейнерных грузов и према Ro-Ro и Ro-Pax судов. По условиям конкурса "Химимпорт" обязался ежегодно обеспечивать в порту перевалку в среднем 480 тыс. т грузов и пармоную перевозку 1800 пассажиров.

[32] Ж/д паромный терминал "Варна Ферри Комплекс", совместно управляемый BRP и Болгарской железной дорогой, также должен быть выставлен на конкурс, как и Восточной и Западный контейнерные терминалы Варны. Последняя попытка передать в концессию Западный контейнерный терминал Варна потерпела неудачу в 2005 году.

Таблица 4: Грузооборот морских портов Болгарии (тыс. т)

	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
Импорт	14 293	16 250	15 853	16 791	11 797	11 847	13 036
Экспорт	10 548	11 263	9 047	9 785	10 096	11 099	12 149
Суммарно	**24 841**	**27 513**	**24 900**	**26 576**	**21 893**	**22 946**	**25 185**

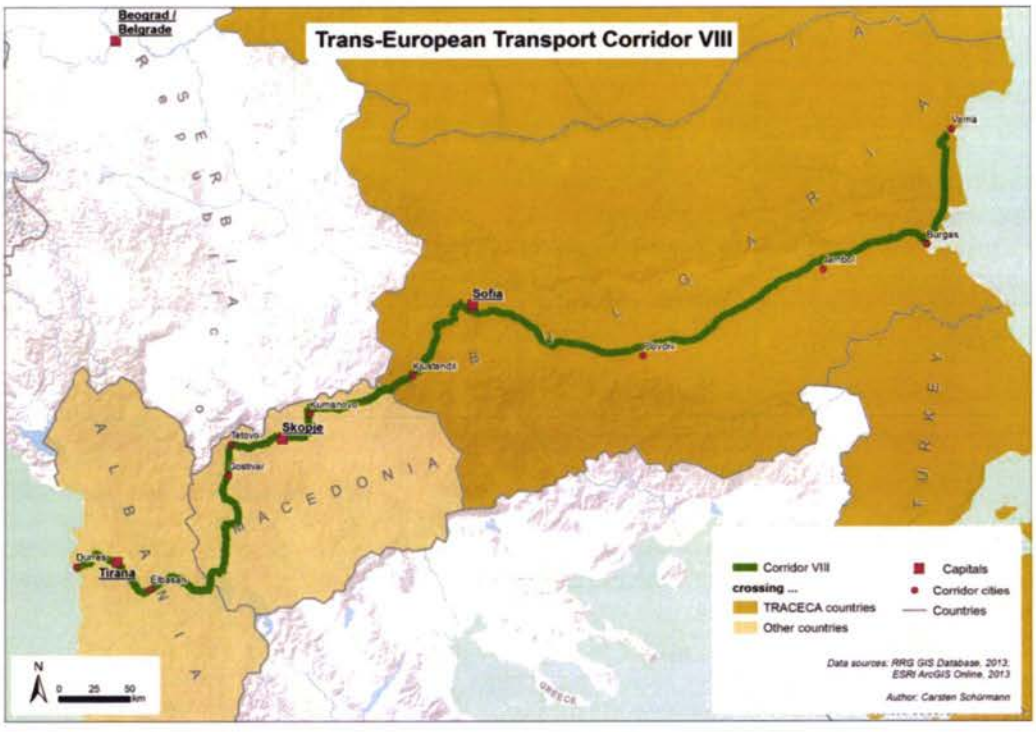
Источник: NSI

Существенный спад объемов импорта в основном связан с закрытием в декабре 2008 года крупнейшего в Болгарии металлургического комбината "Кремиковци", а также крупнейшего болгарского импортера угля и руды после того, как GSHL Group, принадлежащая Прамоду Митталу (не путать с его старшим братом – Лакшми Митталом, основным акционером Arcelor-Mittal Group) объявил о продаже своей доли в компании.

3.1.1 Бургас

Порт Бургаса расположен у черноморского окончания Трансъевропейского транспортного коридора VIII, которой через Софию, Скопье и Тирану, соответственно столицы Болгарии, Македонии и Албании, достигает албанского порта Дуррес на Адриатическом море.

Иллюстрация 11: Трансъевропейский транспортный коридор VIII



Запланированы инвестиции в инфраструктуру, призванные улучшить железнодорожное и автодорожное сообщение между Бургасом и другими городами Болгарии.

Как и во многих странах бывшего Варшавского блока, порты Болгарии не имеют специализации, и Порт Бургаса обрабатывает практически любые виды грузов от бестарной продукции до контейнеров. 19 причалов порта имеют общую протяженность 3233 м и

максимальную глубину 11 м. Обслуживаются они двумя терминалами, количество которых планируется увеличить до 4-х, согласно генеральному плану развития порта[33].

Иллюстрация 12: Вид с воздуха на Порт Бургаса

Источник: Порт Бургаса

Объемы грузоперевозок сократились вдвое вследствие финансового кризиса и закрытия меткомбината "Кремиковци".

Таблица 5: Совокупный грузооборот Порта Бургаса (тыс. т)

2006	2007	2008	2009	2010	2011
6 771	5,18	4 616	3 564	3 139	3 552

Тем не менее, в 2011 году могли быть привлечены новые регулярные грузопотоки, такие как транспортируемые в мешках химикаты из Турции, следующие далее ж/д транспортом в балтийские страны.

Несколько железнодорожных грузоперевозчиков ожидают скорого запуска еженедельного контейнерного блок-поезда между Бургасом и Пловдивом, маршрут которого впоследствии может быть продлен до Софии[34], а конечной целью было бы привлечение части грузов для Македонии и Сербии.

Впрочем, порт делает ставку на развитие направления более выгодных контейнерных и ролкерных грузов и пытается привлечь перевозчиков таких грузов.

Объемы контейнерных грузов остаются скромными, хотя и выросли после резкого сокращения в 2009 г.

[33] Стратегия развития транспортной системы Республики Болгария до 2020 года в качестве первоочередной задачи заявляет о строительстве одного из этих терминалов, предназначенного для обработки контейнеров.

[34] За рынок контейнерных перевозок в/из Софии и близлежащего западноболгрского региона – наиболее густонаселенной области страны, идет борьба между портами Варны и Фесалоников, помимо Порта Бургаса.

Таблица 6: Суммарное количество контейнеров, обрабатываемых в Порту Бургаса (TEU)

2006	2007	2008	2009	2010	2011
25 936	30 587	45 927	23 833	23 538	29 449

Иллюстрация 13: Генеральный план развития Порта Бургаса

Источник: Порт Бургаса

Таможня произвела закупку сканеров и 50 ее сотрудников были обучены обращению с ними. Процедура сканирования была введена в апреле 2012 года и осуществляется ежедневно и круглосуточно, что устранило необходимость выгрузки и повторной загрузки грузов контейнеров в целях инспекционной проверки, как это ранее практиковалось.

В рамках Операционной программы для сектора транспорта на 2014-2020 годы и плана по организации 10 интермодальных терминалов в Болгарии муниципалитет Бургаса и министерство экономики учредило компанию для организации промышленной/логистической зоны в Булгарово на выделенном муниципалитетом участке в 728 га, расположенном в северо-западной части города в 7 км от порта и 10 км от аэропорта. Этот участок имеет хорошее сообщение с портом и удобный ж/д доступ.

Порт планирует развивать грузовую станцию контейнеров для замороженных грузов на территории охлаждаемого склада площадью 10 тыс. м^2, расположенного в западном терминала, а также центр дистрибуции с закрепленными зонами за отдельными заказчиками и географическими направлениями, как болгарскими, так и зарубежными.

Также ведутся переговоры с (неназываемой) судоходной компанией о возобновлении ролкерного маршрута Бургас-Поти, который до 2010 года обслуживался компанией Somat, дочерним предприятием ведущего немецкого автоперевозчика Willy Betz.

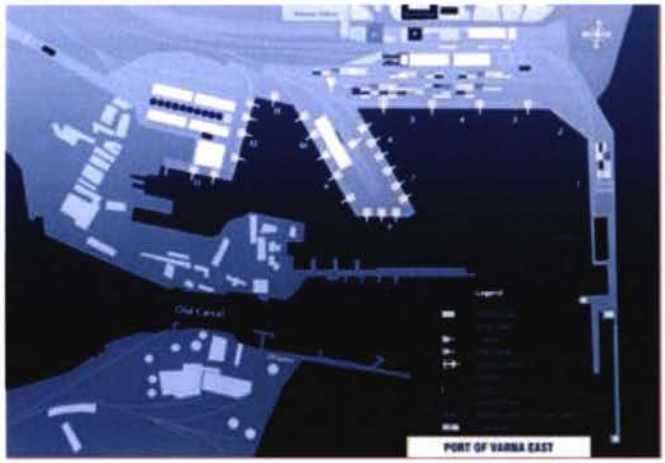
Впрочем, поскольку Болгария должна рано или поздно присоединиться к Шенгенской зоне, существуют определенные дополнительные требования ЕС к безопасности ролкерного терминала (полное соответствие кодексу ASTS). Таким образом, планируется построить новый терминал вместимостью 50-60 грузовиков.

Порт Бургаса имеет сертификат соответствия требованиям Кодекса по охране судов и портовых средств (ISPS).

3.1.2 Варна

Порт Варны имеет две отдельные функциональные зоны – Варна Восток, выходящую на черноморское побережье, и Варна Запад, которая соединяется с озерами Варна и Белослав двумя подходными каналами глубиной 11 и 11,5 м.

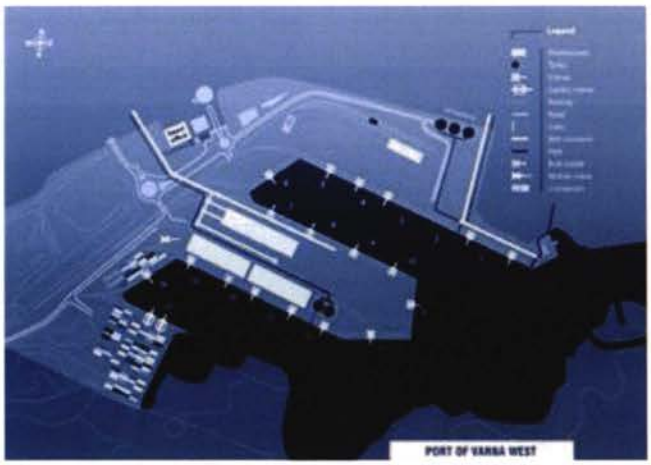
Иллюстрация 14: Варна Восток



Источник: Порт Варны

Варна является крупнейшим портом Болгарии и, как и Бургас, универсальным портом, обрабатывающим грузы любых типов, в том числе, начиная с 2001 г., и опасные жидкие химикаты Общая длина причалов порта составляет 5601 м.

Иллюстрация 15: Варна Запад



Источник: Порт Варны

При том, что на долю генеральных грузов, зерновых и прочей бестарной продукции приходится значительная часть обрабатываемых в Варне грузов, порт, благодаря двум сво-

им терминалам (по одному в каждой зоне) также зарекомендовал себя как основное место перевалки контейнеров в Болгарии (см. Приложение III).

Большинство контейнерных грузов адресуются получателям сухопутной части или поступают оттуда, транспортируемые на грузовиках. При этом нет хорошего сообщения с Дунаем, хотя администрация порта совместно с Болгарской железной дорогой, BRP и Портом Русы пытаются разработать такое интермодальное предложение для центральноевропейских стран, установив льготные "пакетные" тарифы.

Таблица 7: Совокупный грузооборот Порта Варны (тыс. т)

2006	2007	2008	2009	2010	2011
7 922	6 622	7 723	6 729	8 039	9 142

С 2010 года Порт Варны внедряет "интегрированную систему управления", включающую в себя системы управления, сертифицированные согласно международным стандартам ISO 9001:2008; BS OHSAS 18001:2007; ISO 14001:2004. Порт Варны имеет сертификат соответствия требованиям ISPS.

"Варна Ферри Комплекс", расположенный в зоне Варна Запад, является основным портом захода 4 ж/д паромов вместимостью 108 вагонов, совместно обслуживаемых Navibulgar,Варна и Укрферри, Одесса. Паромная переправа связывает Болгарию, Украину и Грузию.

Иллюстрация 16: "Варна Ферри Комплекс" с ж/д паромом Navibulgar на 108 вагонов

Источник: Порт Варны

Этот масштабный технологичный объект, спроектированный и построенный в конце 1970-х годов, считался естественным продолжением советской сети железных дорог и поэтому находился в подчинении железнодорожного управления. В советское время существовало паромное сообщение с Ильичевском. Паром совершал рейс каждые 12 часов, перевозя 108 груженных вагонов в обе стороны, а железнодорожный график был расписан с точностью до часа. Сегодня график оперирует месяцами вследствие резкого падения грузооборота с Ильичевском[35], а регулярность маршрута еще больше пострадала вследствие кризиса.

[35] С 2009 года другой ж/д паромный маршрут, совместно обслуживаемый Varna Ferry Ltd. (совместным предприятием Navibulgar и Пароходством "Болгарское речное плаванье") и Российскими железными дорогами, соединяет Порт Кавказ в России и "Варна Ферри Комплекс". Этот маршрут сокращает путь из Болгарии в Россию на 80 км и сокращает время на перевозку примерно на 40%.

Первоначально возведенная инфраструктура (включающая множество современных складов для загрузки/выгрузки вагонов, специальных ангаров для смены колесных пар[36], площадок хранения вагон-цистерн с опасными грузами, таможенных стоянок для грузовиков и т.д.) сохранилась и находится в функциональном состоянии, однако загружена в крайне низкой степени, обветшала и нуждается в техническом обслуживании.

В порту имеются две ж/д рампы, одна из которых находится в плохом состоянии и по этой причине не используется. Это может создать проблему по мере возврата грузооборота на докризисный уровень, так как маршрут в Порт Кавказ развивается с закупкой Navibulgar нового судна[37] , которое выйдет в первый рейс осенью этого года в дополнение к двум российским ж/д паромам вместимостью 50 вагонов[38]. Сегодня, несмотря на выросшую загрузку единственной функционирующей рампы, время разгрузки/погрузки занимает всего 2-3 часа (при 108 операциях разгрузки и 108 операциях погрузки), поскольку исключена необходимость ожидания подачи вагонов.

Недавно (в феврале 2012 года), по причине возросшей активности и, как следствие, заторов и простоя в ожидании швартовки / обработки судов, "Варна Ферри Комплекс" возобновил работу в круглосуточном режиме.

На состоявшейся в январе 2012 г. встрече министров транспорта Турции и Болгарии было подтверждено намерение обеих стран развивать ролкерные маршруты между Варной, Згондулаком и Самсуном, которые в будущем смогут принести выгоду "Варна Ферри Комплекс".

Как сообщается, растет спрос на перевозку трейлеров и грузовиков между "Варна Ферри Комплекс", Кавказским регионом и Россией.

3.1.3 ECOPORT8 и TEN ECOPORT

"'ECOPORT8 – управление природоохранной деятельностью портов трансграничных коридоров" – это проект, осуществлявшийся с марта 2009 года по июнь 2012 года в рамках Транснациональной программы кооперации стран юго-восточной Европы, частично финансируемой ЕС.

Своей целью проект ставил улучшение в сфере управление природоохранной деятельностью портов стран юго-восточной Европы за счет вовлечения в него администраций портов, университетов и исследовательских организаций. Изначальной задачей проекта было сокращение экологических проблем в результате функционирования портов и стимулирование стремления к соблюдению международных, европейских и национальных нормативов.

---

[36] Смена колесных пар производится в ангарах, в которых имеется двойная европейская и русская колея и домкраты грузоподъемностью 40 т, позволяющие менять тележки со скоростью 25 вагонов за 65 минут (1 работник и 4 домкрата на вагон). После демонтажа колесная пара маркируется и хранится в ожидании того же вагона, с которого она была снята.

[37] Это новое судно (планировавшееся к вводу в эксплуатацию в марте 2013 г.) сможет осуществлять ролкерные перевозки, что, по мнению пользователей, должно повлечь за собой переключение грузопотоков с маршрута Варна-Ильичевск на маршрут Варна-Порт Кавказ автомобильных грузов, которые ныне вынуждены следовать в Россию через территорию Украины.

[38] В 2011 году объем грузооборота на маршруте "Варна Ферри Комплекс"- Порт Кавказ составил 48 026 т, перевезенных в 2089 вагонах.

Существующие системы сертификации, такие как Схема экологического менеджмента и аудита (EMAS) и международные стандарты экологического менеджмента ISO 14000 бесспорно являются ценными инструментами. Однако они не являются обязательными.

В проекте ECOPORT8 участвовали порты трансъевропейского коридора VIII в Албании[39], Болгарии[40], Греции, Италии, Черногории и Румынии. Результатом продолжающегося международного диалога по вопросам развития мореплавания и внедрения систем мониторинга воздействия портов на окружающую среду должна стать общая природоохранная политика, устраняющая как пробелы в отдельных национальных нормативах в отношении окружающей среды, так и фрагментарность и неоднородный характер подходов, исповедуемых отдельными портами с прицелом на выработку единых стандартов. Были определены следующие ключевые параметры, подлежащие оценке и контролю:

- Качество воды в акватории порта
- Выбросы в воду
- Качество атмосферного воздуха (включая асбест)
- Отходы (включая электрические и электронные)
- Дноуглубление
- Уровень шума
- Запахи
- Энергоэффективность
- Загрязнение почвы
- Бункеровка
- Обработка, транспортировка и хранение грузов
- Биоразнообразие
- Питьевая вода

Порт Бургаса был выбран в числе одного из четырех пилотных портов для оценки и мониторинга параметров в реальных условиях. В марте 2012 года в нескольких местах порта была установлена высокотехнологичная система автоматического мониторинга, осуществляющая измерение параметров воды и воздуха в режиме реального времени.

Результаты проекта были опубликованы в отчете "ECOPORT8 Handbook", а также было разработано многоязычное веб-приложение Ecoport 8 WebGIS, представляющее измерения параметров экологичности на интерактивной карте, реализованной на сервисе Google Maps.

"'TEN ECOPORT – транснациональная оптимизация сети ECOPORT8 network" стал следующим за ECOPORT8 проектом, стартовавшим в декабре 2012 г. Проект пополнился новыми портами, в число которых вошел и Порт Варны. Результаты проекта ECOPORT8 выявили подспудную проблему различий в природоохранных законодательствах стран юго-восточной Европы, налагающих на администрации портов различные обязательства

[39] Черногория, IPA- партнер.

[40] Партнеры ЕФРР: Национальный институт метеорологии и гидрологии Болгарской академии наук и ГП "Портовая инфраструктура".

и, как следствие, различное бремя финансовых затрат. Это оказывает влияние на экономические интересы портов и может привести к нарушениям конкуренции. Оба этих нежелательных фактора следует устранить, тем более, учитывая положение ЕС в свете экономического кризиса. Таким образом, проект TEN ECOPORT ратует за постепенную реализацию, начиная с наиболее важных задач, что позволит сократить объем первоначальных инвестиций.

Главной практической задачей проекта TEN ECOPORT является сравнительный анализ устойчивых процессов, реализованных в ходе ECOPORT8, их фактических и ожидаемых результатов, определение трудностей, препятствующих устойчивости результатов, организация диалога между регуляторными органами, администрациями портов и всеми заинтересованными сторонами, учреждение транснациональной рабочей группы для определения лучшей мировой практики и содействия регуляторным органам в ее внедрении.

Наконец, необходимо отметить, что порты Бургаса и Варны являются членами Европейская организация морских портов (ESPO), учрежденной в 1993 году и базирующейся в Брюсселе, которая является независимым органом по защите интересов морских портов. Однако они пока не являются участниками сети EcoPorts, организованной ESPO с целью повышения стандартов экологичности портовой отрасли стран ЕС и Норвегии на добровольных началах.

3.2 Грузия

Портовая система Грузии состоит из 2 портов в Поти и Батуми, где обрабатываются среднего размера бестарные, генеральные и контейнерные грузы, а также специализированных нефтяных терминалов в Супсе и Кулеви. Терминал в Супсе, расположенный в 10 км южнее Поти, является черноморским окончанием трубопровода Западного экспортного маршрута, который эксплуатируется компанией BP. Трубопровод следует из Терминала Сангачал около Баку и простирается на 833 км.

Поскольку Порт Батуми является единственны глубоководным портом страны, в 2010 году был утвержден план со сметой в 1 млрд. долл. по расширению терминала Супса (где глубина достигает 18 м) и строительства там порта для обработки сухих и контейнерных грузов производительностью 40 млн т. В 2011 году также рассматривался вариант строительства нового порта Лазика в северном от Поти направлении. Однако, учитывая огромные финансовые затраты и неподходящее время для строительства таких масштабных объектов вследствие сокращение спроса на услуги грузовых перевозок из-за экономического кризиса, от планов было решено отказаться.

Поти и Батуми являются восточными черноморскими интермодальными воротами, открывающими путь на Запад – к Черному морю, Турции и Европе, и на Восток – на Кавказ и в Азию.

Оба порта обслуживают регулярные ж/д паромные и контейнерные маршруты, связывающие их с другими черноморскими и средиземноморскими портами. Территориально порты расположены близко друг от друга. Оба порта обрабатывают контейнерные грузы, но различные типы неконтейнерных грузов: Батуми специализируется на жидких и твердых бестарных грузах, а Поти – на твердых бестарных и генеральных грузах.

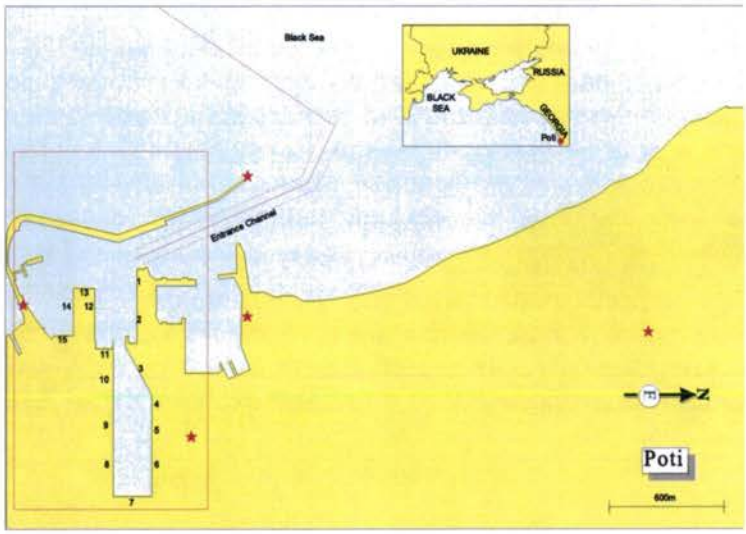
Преимуществом Поти является более короткий ж/д маршрут до Тбилиси и Баку, тогда как ж/д ветка между Батуми через Поти имеет ограничения по длине состава.

С другой стороны, Батуми имеют большую глубину и не нуждается в постоянных дноуглубительных работах, характерных для Поти, где река Риони вымывает донные отложения в акваторию порта.

3.2.1 Поти

Порт Поти является крупнейшим коммерческим (преимущественно не занимающимся транспортировкой нефти и газа) портом Грузии на Черном море.

Иллюстрация 17: Порт Поти, общий план



Он имеет 15 причалов общей протяженностью 2900 м и свыше 20 береговых кранов. Грузооборот порта составляет 12 млн т в год. Причал № 13 в Южном бассейне используется для обслуживания ролкерных судов.

С 1999 года порт принимает ж/д паромы на причале № 14. Строительство этого причала длиной 183 м и глубиной 12,5 м обошлось в 3,4 млн евро, предоставленных в рамках программы ТРАСЕКА. Рампа оборудована колеей русского типа шириной 1520 мм. Комплекс имеет парковку для грузовиков площадью 10 тыс. м^2. Номинальный грузооборот оценивается в 700 тыс. т.

Контейнерные суда швартуются у пирса № 7 (длина 210 м, глубина 8,5 м), к которому примыкает площадка хранения на 800 TEU площадью 16 тыс. м^2 и пирс № 14 (длина 250 м, глубина 8,5 м), реконструированный в 2009 г. за счет средств ЕБРР, который способен принимать фидерные суда вместимостью 1000 TEU. Оба терминала имеют ж/д сообщение, однако у пирса № 14 отсутствует площадка хранения контейнеров.

Ограниченные площади для хранения до недавнего времени вынуждали портового оператора вывозить сгружаемые контейнеры на один из восьми частных терминалов, расположенных за территорией порта, где хранятся порожние контейнеры и откуда экспортируемые контейнеры подаются к судам на погрузку. В 2010 году, на первом этапе по интеграции работы порта была организована площадка хранения для обработки б/у автомобилей, транспортируемых в контейнерах.

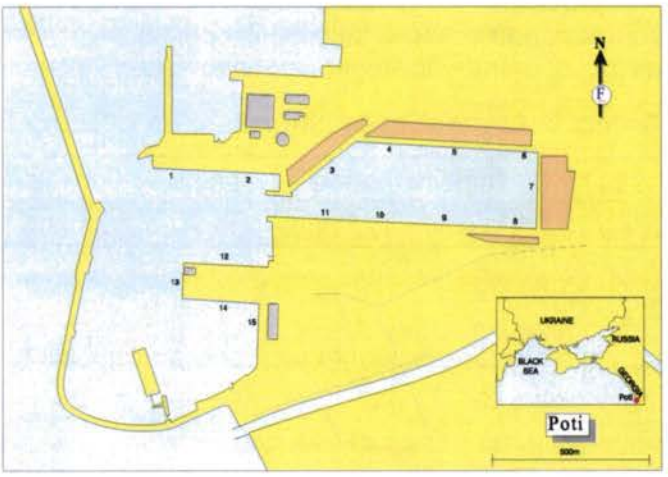
Как сообщается, для порта характерны частые заторы (по информации судоходных компаний, время ожидания для судов в среднем составляет 3 дня и может достигать 7 дней в случае плохих погодных условий), что вынудило некоторых операторов перенаправить свои суда в Порт Батуми и другие порты во избежание связанных с простоем затрат.

Порт прошел сертификацию на соответствие стандартам управления качеством ISO 9001-2000.

В 2007 году Министерство экономического развития Грузии разослало приглашения на участие в конкурсе по эксплуатации Порта Поти на условиях аренды и организации Свободной промышленной зоны (площадью 400 га) на примыкающей к порту территории. В

апреле 2008 года Порт Поти был в полном объеме приватизирован компанией RAKIA (Инвестиционный фонд эмирата Рас Эль-Хайма, ОАЭ), с которой был заключен договор концессии на 49 лет на эксплуатацию порта и организацию Свободной экономической зоны, что предусматривало инвестиции в размере 200 млн долл. в течение следующих пяти лет.

Иллюстрация 18: Порт Поти, грузовые причалы



В апреле 2011 года RAKIA продала 80% своей доли глобальному оператору контейнерных терминалов AP Moeller Terminals, сестринской компании Maersk Line.

Смена формы собственности с государственной на частную и переход от государственных услуг к более эффективному, как принято считать, способу ведения хозяйственной деятельности привело к существенным сокращением персонала порта (как сообщается, за один 2011 год было уволено свыше 400 человек), а также к реализации новой политики в сфере заработной платы и социальных гарантий.

Это привело к беспрецедентной вспышке забастовок в октябре-ноябре 2012 года, парализовавших работу порта почти на две недели.

В следующие пять лет компания AP Moeller планирует осуществить инвестиции в объеме 100 млн долл., которые, в числе прочего, предусматривают строительство нового полноценного контейнерного терминала на участке в 100 га, примыкающем к территории порта. Для начала в 2013 году планируется открыть пункт перевалки на участке в 15 га с автодорожным и ж/д сообщением, оснащенный 13 контейнерными перегружателями на пневмоколесном ходу, пропускная способность которого составит 400 тыс. TEU в год. Это, в принципе, должно позволить отказаться от операций вне территории порта и выполнять обслуживание блок-поездов прямо в пункте перевалки.

Планируется углубление дна до 17 м (допускающее осадку в 13-14 м), что позволит принимать крупнотоннажные суда вместимостью до 5000 TEU.

Порт Поти имеет прямое сообщение с сетью железных дорог Грузии. В настоящее время осуществляется модернизация и оптимизация ж/д сообщения с Тбилиси – до 2016 года планируется выполнить прокладку новых колей и туннелей. Это удачно совпадает с реконструкцией линии Беюк-Кесик (на границе Азербайджана)-Баку и сооружением недостающей ж/д ветки Жезказган-Бейнеу и запланированной реализацией проекта контейнерного блок-поезда «Silk Wind» в Казахстане, который теоретически позволит быстро и надежно транспортировать контейнеры по всему маршруту между Поти и Хоргосом (китайский пропускной пограничный пункт на границе с Казахстаном).

Поти также служит воротами Грузии для европейского маршрута E60 (идущего от французского Бреста до города Иркештам на границе Киргизии и Китая). В Грузии этот маршрут известен как "восточно-западная магистраль", соединяющая Поти с Беюк-Кесик и проходящая через 8 из 10 крупнейших грузинских городов (включая столицу Тбилиси)[41].

Его реконструкция и обновление (при финансовой поддержке ВБ) ведется с 2006 года. По окончании реконструкции эта магистраль должна укрепить позиции Поти в качестве порта, обслуживающего транзитные грузопотоки в соседнюю Армению и Азербайджан, а также в страны Центральной Азии. С другой стороны, это также должно активизировать развитие ролкерного сообщения по Черному морю через Поти[42].

Таблица 8: Грузооборот контейнеров в Порту Поти (TEU)

2007	2008	2009	2010	2011	2012
184 792	209 614	172 800	209 797	254 000	284 154

Судоходные маршруты[43]

Судоходные маршруты, представляющие интерес для проекта «LOGMOS», подразделяются на два типа:

- (a) – прямые маршруты между двумя или несколькими портами ТРАСЕКА;
- (b) – маршруты, соединяющие порт ТРАСЕКА с одним из портов, не входящим в ТРАСЕКА, грузопотоки которого полностью или частично адресуются или поступают из Международных центров логистики или из других центров логистики/хабов/транспортных узлов, позволяющих их включить в сеть мастер-плана «LOGMOS» – систему маршрутов для грузопотоков по ММ с точки зрения определения концепции ЕС (см. также сноску 2, стр. 8). Такие грузопотоки приобретают все большее значение, поскольку они обеспечивают загрузку сухопутных узлов сети и улучшают ее разветвленность (b).

Порт Поти обслуживает следующие регулярные маршруты.

Ж/д паромная переправа

- Еженедельный совместный маршрут Укрферри-Navibulgar в/из Керчи[44] (a)
- Еженедельный маршрут БМФ (подразделение РЖД – Российских железных дорог) в/из Порт-Кавказа (b)

Перевозимые этими судоходными маршрутами грузы в вагонах адресуются преимущественно Грузии и Армении (в особенности БМФ для Армении, поскольку "Южно-кавказская железная дорога" (Армении) также является подразделением РЖД) и в меньшей степени Азербайджану. Транзитные грузопотоки в/из стран Центральной Азии практически отсутствуют.

---

[41] В числе прочих (в порядке уменьшения): Кутаиси, Рустави, Гори, Поти, Хашури и Самтредиа.

[42] Многие годы Порт Поти вынашивает планы по организации ролкерного сообщения со Стамбулом и Констанцей. Однако на сегодняшний день не существует убедительных коммерческих и экономических предпосылок для организации таких маршрутов.

[43] Аналогичная этой классификация будет использоваться для всех других портов, рассматриваемых в данном отчете.

[44] Временно приостановлен

Контейнеры[45]

- Фидерный маршрут CMA-CGM в другие черноморские и средиземноморские порты (а)
- Фидерные мршруты Maersk в другие черноморские порты (а)
- Фидерные маршруты MSC в Румынию, Турцию и Украину (а)
- Фидерные маршруты Arkas в другие черноморские порты (а)

На сегодняшний день вследствие особенностей порта он производит только переправку контейнерных грузов, следующих в/из основных хабов Черного моря (Констанца, Стамбул) или Средиземного моря (Мальта). Маршруты обслуживаются судами с максимальной вместимостью до 1200 TEU. Три крупнейших мировых морских перевозчика – Maersk, CMA-CGM и MSC, доминируют на рынке контейнерных перевозок Поти с рыночной долей свыше 80%. Львиная доля приходится на MSC, обслуживающую порядка 50% импортируемых грузов и одну треть экспорта.

Хотя автомобильные перевозки остаются основным способом транспортировки грузов на суше, импортируемые в Грузию контейнеры все в большей степени переключаются на доставку по железной дороге в результате резкого снижения тарифов и реализации Грузинской железной дорогой мер по оптимизации перевозок, в частности организации в июне 2011 г. курсирующего через день блок-поезда с фиксированной датой отправления, который следует в/из Тбилисского восточного терминала Грузинской железной дороги. Это, в свою очередь, благоприятно отразилось на объемах контейнерных перевозок экспортируемых грузов, которые ранее транспортировались навалом в закрытых вагонах и впоследствии перегружались в контейнеры в Поти.

Таблица 9: Объем контейнерных перевозок железнодорожным транспортом (TEU)

	2007	2008	2009	2010	2011	2012
В/из Поти По всем направлениям в Грузии	16 080	14 444	11 120	12 872	13 100	21 354
Из Поти в Тбилиси	7 011	6 253	4 100	4 234	4 173	8 387
Из Тбилиси в Поти	7 803	6 899	5 309	4 787	5 089	8 295

Контейнеры в/из Армении частично доставляются по железной дороге регулярным маршрутом из Поти в Ереван[46] и частично автотранспортом.

[45] В перечне не упомянуты некоторые другие судоходные компании контейнерных перевозок, которые не организовали собственные фидерные маршруты по причине малого объема их грузопотоков через Кавказский регион. Такие компании выкупают места (площади) на судах основных перевозчиков.

[46] Фактически в 2012 году "Южно-кавказская железная дорога" оптимизировала движение своего блок-поезда, ранее курсировавшего дважды в неделю между Ереваном, Поти и Батуми, организовав ежедневные рейсы и добавив в состав платформы для перевозки контейнеров. Кроме того, компания организовала состав для контейнеров-холодильников, состоящий из 12 специализированных платформ, который курсирует между Поти и Ереваном через день. Все это, наряду с продолжающейся реконструкцией 308-километрового отрезка колеи и 8 мостов на участке между Ереваном и границей Грузии, должно активизировать контейнерные (и другие) ж/д перевозки (что является стратегическим направлением для Армении, которая является горной страной не имеющей выхода к морю и доступ в которую по автодорогам в зимнее время часто связан с риском и задержками).

Вследствие неконкурентных и непрозрачных ж/д тарифов, низкого качества услуг, нехватки платформ и погрузочного оборудования для контейнеров на ж/д станциях, более продолжительного времени доставки и таможенных процедур, доставка грузов в Азербайджан осуществляется преимущественно грузовиками либо в контейнерах, либо после разгрузки контейнеров в Поти. Это не касается тяжеловесных грузов, транспортируемых главным образом в 20-футовых контейнерах, и гуманитарных грузов НАТО для Афганистана, объем которых сокращается. Как сообщается, процедуры пограничного контроля для грузовиков по-прежнему занимают в целом около 4 часов. Вопросы уважительного отношения удалось решить, однако, вероятно, не в полной мере, а процесс внедрения систем электронного документооборота потерпел неудачу – с азербайджанской стороны не существует возможности предварительно подать декларацию. Вследствие отсутствия контейнерных логистических услуг в Азербайджане, контейнеры, после их разгрузки с грузовиков, сразу отправляются обратно в Поти либо ж/д, либо автомобильным транспортом. В результате весь экспорт из Азербайджана, даже контейнерные грузы, доставляются в Поти либо грузовиками, либо, в случае тяжеловесных грузов, в закрытых вагонах или гондолах.

Учитывая санкции в отношении Ирана, растет доля грузов, некогда перевозившихся через его территорию, возвращающихся (временно?) в Кавказский транспортный коридор, в том числе и через грузинские порты. Но по-прежнему значительные объемы контейнерных грузов, следующие с Дальнего Востока в Баку (и страны Центральной Азии), продолжают транспортироваться через Бендер-Аббас[47].

Аналогично этому отмечается значительный прирост объема контейнерных грузов между Поти и странами Центральной Азии, хотя в целом этот объем остается незначительным. Опять таки, поскольку морские перевозчики и контейнерные линии не предлагают услуг транспортировки по суше, заказчики вынуждены осуществлять частичную перевозку до места назначения своими силами. Судоходные компании, опасающиеся возможности лишиться своих контейнеров, требуют денежного залога в размере стоимости контейнера, чего многие заказчики не приемлют, предпочитая перегружать свои грузы в традиционные вагоны в Поти. Другой причиной низких показателей, представленных в Таблице 10, является стоимость возврата пустого контейнер в первоначальный порт разгрузки: во многих случаях грузоотправителям дешевле закупить невозвратные контейнеры и отправить груз в них.

Таблица 10: Объем перевозки контейнеров по железной дороге между Поти и странами Центральной Азии (TEU)

	2007	2008	2009	2010	2011	2012
В/из Поти **В/из Центральной Азии**	588	562	437	717	1 823	3 707

[47] В нынешних обстоятельствах продолжительность плавания из портов Китая в Поти или Бендер-Аббас (оба маршрута проходят через перевалочные хабы в Средиземном и Мраморном морях для Поти и в ОАЭ для Бендер-Аббаса) примерно одинакова и в среднем составляет 30-33 дня. Протяженность автомобильного маршрута до Баку гораздо короче из Поти (886 км), чем из Бендер-Аббаса (2126 км), однако, вследствие различного состояния дорог и процедур пересечения границ, разница во время на дорогу составляет всего 14 часов (11 против 25 часов). Тарифы на перевозку до Бендер-Аббаса (около 600 долл. за 20-футовый контейнер и 900 долл. за 40-футовый на январь 2013 г.) на 10-15% дешевле чем до Поти, при том что затраты на обработку груза в терминале, транзитные сборы и стоимость перевозки автотранспортом примерно одинаковые.

При любых сценариях данная ситуация претерпит радикальные изменения через несколько следующих лет после реализации текущих региональных проектов в железнодорожной отрасли (ветка в объезд Тбилиси, Баку-Тбилиси-Карс, «Silk Wind»). Более того, заинтересованность со стороны Грузии, Азербайджана и Казахстана в статусе партнера предприятия, занимающегося эксплуатацией блок-поезда "Викинг" (в настоящее время курсирующего между Клайпедой, Литва и Ильичевском, Украина через Минск, Беларуссия), должна ускорить и усилить эти перемены.

Объем экспортируемых/импортируемых контейнерных грузов через Поти остается крайне несбалансированным и относится примерно как 1 к 6[48].

Некачественные логистические услуги, высокие ж/д тарифы, продолжительное и трудно прогнозируемое время транзита, а также инфраструктурные ограничения (узкие дороги, тоннели и мосты) способствуют тому, что значительный объем генеральных грузов, не транспортируемых в контейнерах[49], доставляемых в Баку и (преимущественно) в страны Центральной Азии через Туркменбаши и Актау, перенаправляется по Волго-Донскому каналу в сезон речной навигации (с апреля по ноябрь).

Иллюстрация 19: Выгрузка пассажирских вагонов Грузинской железной дороги в Порту Поти на причале № 14

Данный способ менее затратный не только в финансовом, но и во временном отношении, поскольку суда "река-море" (грузоподъемность которых составляет от 3 до 5 тыс. т) совершают плавание из портов Мраморного моря Турции в каспийские порты всего за 8-10 дней или за гораздо меньшее время при загрузки в портах Азовского моря (Мариуполь, Таганрог или Ростов-на-Дону). Это приводит к потере целых договоров грузинскими портами и центральным коридором ТРАСЕКА[50]. Тем не менее, порт обрабатывает значительный объем тяжеловесных и негабаритных грузов, адресуемых получателям Кавказского региона.

---

[48] В 2012 г. на долю импорта приходилось 64% общего объема контейнерных грузов, обрабатываемых в черноморских портах (включая Новороссийск в России) в сравнении с 36% экспортных грузов. Впрочем, экспорт демонстрировал более высокие, чем импорт, темпы прироста во всех портах за исключением грузинских (+13,46% против +1,16% в 2012 г. относительно 2011 г.).

[49] Строительные материалы, стальные изделия, тяжеловесные и негабаритные грузы.

[50] Около 300 тыс. т в год, согласно оценке администрации Порта Поти.

3.2.2 Батуми

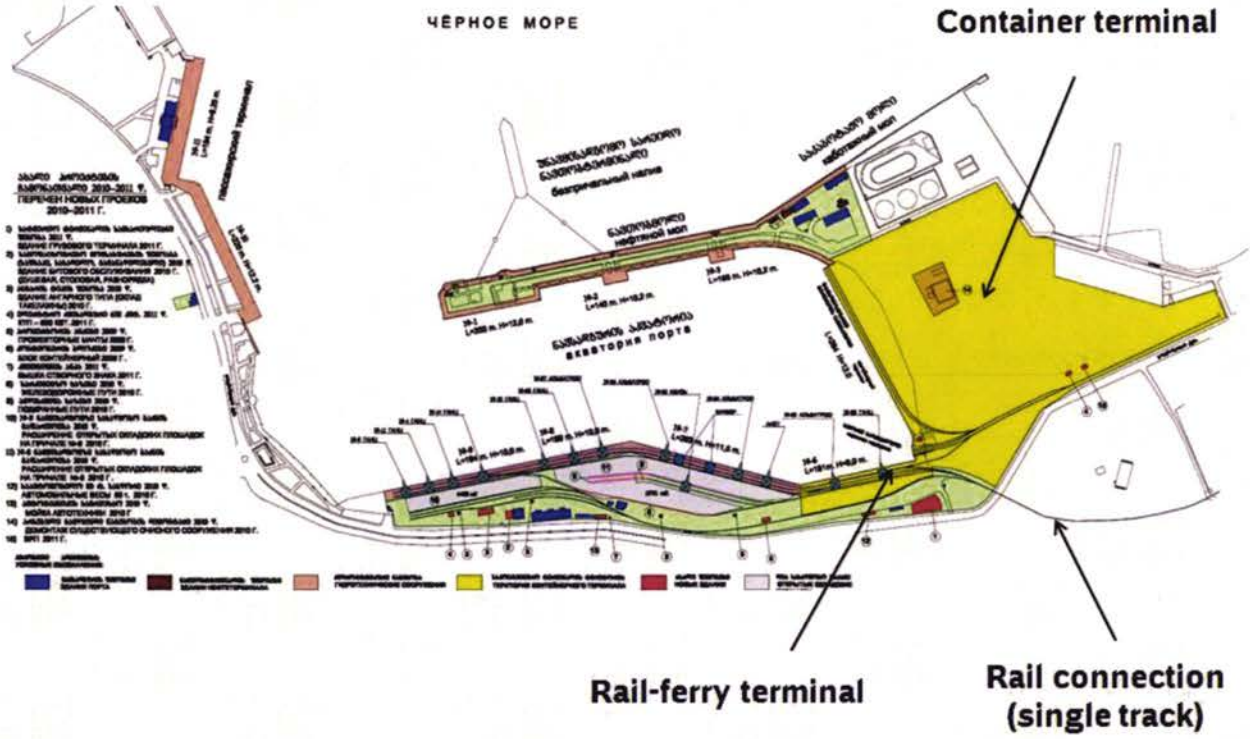
В ноябре 2007 года контейнерные причалы № 4 и № 5 общей длиной 284 м и глубиной 11,7 м, прилегающий к ним терминал и ж/д паромная рампа, причал № 6 длиной 187 м и глубиной 8 м были переданы в аренду "Батумскому международному контейнерному терминалу", подразделению ICTS (Манила) – одному из пяти крупнейших мировых операторов морских терминалов, ведущему свою деятельность в 18 странах.

В феврале 2008 г. "КазТрансОйл", главный транспортировщик казахской нефти как на экспорт, так и на внутреннем рынке, входящий в группу компаний "КазМунайГаз", получил исключительные долгосрочные права на управление Батумским морским портом, а также приобрел Батумский нефтяной терминал.

К 2009 г. свыше 8 млн долл. было инвестировано в закупку нового оборудования (такого как портальный кран грузоподъемностью 18-32 т – первый кран купленный у Грузии за более чем 30 лет, новый швартовочный буксир), ремонт и модернизацию имеющегося оборудования, здания порта, причалы и в разработку современных IT-систем.

Ведутся работы по демонтажу старых ветхих складов с целью расширения нынешней площадки открытого хранения площадью 16 412 м^2 и удовлетворения потребностей перевозок сухих грузов, следующих через Батуми.

Иллюстрация 20: Порт Батуми



Источник: Порт Батуми/DB International

Порт Батуми является преимущественно терминалом для жидких бестарных грузов. В зависимости от времени года, нефть и нефтепродукты могут занимать до 80-90% в общем грузообороте.

Порт имеет пять терминалов: нефтяной терминал (причалы № 1, № 2, № 3 и традиционный буй для швартовки, способный принимать до 4 танкеров одновременно), многоцелевой контейнерный терминал (причалы № 4, № 5), ж/д паромный терминал, терминал сухих грузов (причалы № 6, № 7, № 8, № 9) и пассажирский терминал (причалы № 10, №

11). Максимальная пропускная способность нефтяного терминала составляет 2,3 млн т, терминала сухих грузов – 2,3 млн т и ж/д паромного терминала – 0,7 млн. т. Пропускная способность контейнерного терминала планируется на уровне 300 тыс. т.

Компания ICTS эксплуатирует Батумский международный контейнерный терминал на участке общей площадью 13,6 га[51], осуществляя инвестиции в объеме 15 млн долл. Часть инвестиций пошла на современное погрузочно-разгрузочное оборудование для контейнеров, такое как подъемники, штабелеры, 2 мобильных портовых крана, таможенный склад, грузовая станция контейнеров и другие объекты.

Таблица 11: Грузооборот контейнеров в Порту Батуми (TEU)

2008	2009	2010	2011	2012
44 197	8 813	16 318	45 400	73 126

Батумский международный контейнерный терминал осуществляет планирование первого этапа нового проекта по расширению своих хозяйственных площадей и увеличению пропускной способности.

Проект предусматривает несколько миллионов долларов инвестиций[52] в улучшение инфраструктуры и создание дополнительной материально-технической базы с целью повышения качества услуг при обслуживании дорогостоящих грузов и сокращения времени обработки грузов.

Батумский морской порт имеет сертификат соответствия требованиям стандартов управления качеством ISO 9001-2000 и экологического менеджмента ISO 14001-2004, а также Кодекса по охране судов и портовых средств (ISPS).

Судоходные маршруты

Порт Батуми обслуживает следующие регулярные маршруты.

Ж/д паромная переправа

- Еженедельный совместный маршрут Укрферри-Navibulgar в/из Варны и Ильичевска (а)

Как и в случае Поти, грузы в основном направляются в Грузию и Армению и в меньшей степени в Азербайджан. Транзитные грузопотоки в/из стран Центральной Азии практически отсутствуют.

Контейнеры

- Фидерные маршруты MSC в Румынию, Турцию и Украину (а)

[51] Из которых в настоящее время используется только 3,6 га, обеспечивая возможность хранения до 2500 TEU и обработки 100 тыс. TEU в год.

[52] К концу 2012 г. компания ICTS в целом инвестировала 30 млн долл. и планирует потратить еще 20 млн долл. в будущем.

Иллюстрация 21: "MSC HINA", крупнейший современный контейнеровоз швартуется в Батумском международном контейнерном терминале 6 августа 2012 г.[53]

Обработка контейнерных грузов началась в Порту Батуми только в 2008 году, серьезно пострадав от глобального финансового кризиса. Близость Поти и большая протяженность автомобильного и железнодорожного маршрутов до Тбилиси и далее в Азербайджан также отразились на развитии Батумского международного контейнерного терминала.

Впрочем, Порт Батуми имеет большую глубину и в качестве компенсации менее выгодного географического положения предлагает более привлекательные тарифы в сравнении с Поти (по сообщениям пользователей, в 2011 году разница по дисбурсментскому счету достигала 4000 долл. за заход). В настоящее время ведутся переговоры с Грузинской железной дорогой об организации контейнерного блок-поезда до Тбилиси.

Кроме того, реализуемые и планируемые проекты в отношении ж/д инфраструктуры[54] в недалеком будущем позволят сократить расстояние и выровнять тарифы между портами Батуми и Поти.

[53] Длина 203 м, осадка с грузом 9,8 м, номинальная вместимость 1254 TEU. Рекордные 2200 маневров были выполнены в ходе этой швартовки.

[54] Проект модернизации Грузинской железной дороги сосредоточен, главным образом, на ж/д участке между Тбилиси и Черным морем и в частности на сообщении с терминалами в Поти и Батуми. Грузинская железная дорога намеревается модернизировать колею и инфраструктуру электроснабжения на участке между Тбилиси и Батуми (315 км, включая 40 км в горном ущелье в Центральной Грузии). Проект был инициирован в 2010 г., работы начались в 2012 г., их завершение ожидается в 2013 г.

Иллюстрация 22: Обслуживание ж/д парома в Батумском международном контейнерном терминале

Тем временем Батумский международный контейнерный терминал обрел специализацию в сфере обработки и предоставления всех сопутствующих услуг в отношении транспортируемых б/у автомобилей, на которые приходится около 85% его импортного грузопотока.

Как и в случае Поти, объемы экспортных/импортных грузопотоков крайне несбалансированы.

Одним из главных препятствий для развития терминала и всего порта является то, что ведущая в порт ж/д ветка проходит через центр города и пересекает основную автомагистраль, ведущую в Поти, Тбилиси и остальную часть Грузии. Муниципалитет рассматривает возможность строительства эстакады, которое обойдется в 16-18 млн долл.

Ведутся работы по реконструкции и модернизации сети автодорог в регионе: в декабре 2010 г. АБР предоставил многотраншевый кредит на 500 млн долл. в качестве своего вклада в Программу развития автомобильных транспортных коридоров в Грузии, которая, в числе прочего, предусматривала строительство 48,4 км объездной дороги в Аджарии вокруг Кобулети и Батуми (первый транш, завершение запланировано на конец 2014-начало 2015 года).

Эти инвестиции в инфраструктуру крайне необходимы, чтобы справиться с растущим объемом движения через пропускной пограничный пункт на границе с Турцией, расположенный в Сарпи в 16 км от Батуми[55].

---

[55] Сарпи фактически является самым загруженным пропускным пограничным пунктом Грузии. Количество проходящих через него грузовиков непрестанно росло в течение мирового финансового кризиса:

2007	76 552
2008	85 496

Они также необходимы, учитывая растущий объем TIR-грузовиков, транспортируемых по маршрутам Укрферри-Navibulgar (преимущественно в/из Варны). Объемы как автомобильных, так и морских ролкерных коммерческих перевозок через Батуми безусловно продолжат расти при условии, что Грузинская железная дорога реализует свой долгожданный проект строительства интермодальных (контейнерных) терминалов в Батуми и Тбилиси, организовав Ro-La сообщение с обоими[56].

Иллюстрация 23: Разгрузка содержимого контейнеров в Батумском международном контейнерном терминале

Впрочем, остается посмотреть на то, каким образом власти Грузии решат обеспечить сбалансированное развитие Батумского порта и самого города.

Президент Михаил Саакашвили, придя к власти в 2003 году и проведя инвентаризацию ограниченных природных ресурсов Грузии, превратил туристическую отрасль в одну из ведущих отраслей грузинской экономики, обеспечившей 7,29% ВВП страны в 2012 г. (в сравнении с менее чем 3% в 2003 г.). Теперь Грузия регулярно упоминается в "Барометре мирового туризма" как одно из самых быстрорастущих по популярности у туристов мест в мире (в 2012 г. Грузию посетили 4,017 млн зарубежных туристов, что на 42% больше чем в 2011 г. – 2,822 млн человек, что, в свою очередь, на 40% превышало показатель 2010 г.).

В одном только Батуми количество туристов возросло с 75 тысяч в 2004 г. до свыше 1,6 миллиона в 2012 г. За последние несколько лет было построено множество примеча-

---

2009	92 408
2010	97 084
2011	107 922

[56] Планы Грузинской железной дороги предусматривают дальнейшее продолжение маршрутов до Еревана с целью содействия движению грузовиков, в особенности в зимний период.

тельных зданий и архитектурных объектов, а американский застройщик Дональд Трамп, который в апреле 2012 г. подписал договор об инвестировании 100 млн долл. в строительство роскошного 47-этажного жилого комплекса "Трамп тауэр", сразу окрестил город "региональным Монте-Карло".

Впрочем, в Монте-Карло нет нефтяного терминала, обеспечивающего транспортировку около 5 млн т нефти и нефтепродуктов, а также терминала сухих грузов, на котором, среди прочего, осуществляют перевалку аммиачной селитры[57] всего в нескольких сотнях метров от центра города.

3.3 Румыния

"Национальная компания Администрация морских портов SA" (CN APM SA) является совместным предприятием, которому министерство транспорта поручило реализацию национальных государственных интересов в рамках портовых администраций. Предприятие осуществляет функции портовой администрации в 3 морских портах Румынии – Констанце и двух его сателитах – Мидии[58] и Мангалии[59] (расположенных соответственно в 25 км севернее и 38 км южнее Констанцы).

В этой роли предприятие осуществляет инфраструктурные работы, мониторинг, обеспечивает безопасность порта и соблюдение природоохранной политики.

Текущие инфраструктурные проекты в Констанце финансируются в рамах Операционной программы для сектора на 2007-2013 годы и включают в себя:

- продление северного волнореза на 1050 м со сметой в 642 487 000 леев (около 144 млн евро) (проект приостановлен в результате подачи жалоб участниками конкурсных торгов, победителем которых стала Van Oord),
- сооружение автомобильного моста через Канал Дунай-Черное море стоимостью 160 018 000 леев (около 36 млн евро) для обеспечения более быстрого и удобного сообщения между северной и южной частями порта, а также с автомагистралью Констанца-Бухарест; работы планируется завершить в 2013 г.,
- наращивание пропускной способности ж/д ветки в порту с бюджетом в 93 219 000 леев (порядка 21 млн евро); работы планируется завершить в 2015 г.,
- продление в южном направлении причала для малых судов. На участке между южной оконечностью причала для малых судов и будущей пристанью будет произведена досыпка грунта, что позволит дополнительно получить 10 900 м^2 площади. Стоимость работ оценивается в 19 873 286 леев (около 4,5 млн евро), а завершить работы планируется в течение 2-х лет (в 2014 г.).

Среди многих других проектов, финансирование которых предусмотрено Операционной программой и которые в настоящее время изучаются, также находится генеральный план порта. Целью этого проекта стоимостью 2 млн евро является планирование на среднесрочную/долгосрочную (до 2040 г.) перспективу, также призванное исполнить роль ин-

---

[57] Удобрение с высоким содержанием азота, также используемое как окислитель во взрывчатке. В 1947 году судно, перевозившее аммиачную селитру, взорвалось в порту Техас-Сити (США), в результате чего погиб 581 человек. Эта катастрофа многими считается самой серьезной промышленной аварией в американской истории.

[58] Мидия используется преимущественно для поставок нефти на расположенный поблизости НПЗ Petromidia. В 2010 году в порту открылся крупнейший в Румынии терминал сжиженного нефтяного газа (СНГ).

[59] Верфь Констанцы является основным потребителем услуг Мангалии.

струмента для принятия решений в отношении инвестиций в порт. Соответствующие процедуры конкурсных торгов были инициированы в ноябре 2012 г.

CN APM SA[60] также выступает партнером проекта "Платформы АДЧ" (ADB Platform) (мультимодальной платформы Адриатика-Дунай-Черное море), являющегося частью "Программы SEE", в которой участвуют 13 стран, из них 3 – страны-участники ТРАСЕКА (Болгария, Румыния и Украина).

Иллюстрация 24: Вид со спутника Порта Констанцы

Основной задачей проекта является более тесная интеграция Юго-восточной Европы в рынок ЕС за счет повышения эффективности, привлекательности и конкурентоспособности региональной транспортной системы и, таки образом, организации интегрированной сети в регионе Адриатика-Дунай.

CN APM SA внедряет "интегрированную систему управления", включающую в себя системы управления, которые сертифицированы согласно международным стандартам ISO 9001:2008; SR OHSAS 18001:2008; ISO 14001:2005. Порт прошел сертификацию на соответствие ISPS[61].

CN APM SA является членом ранее упоминавшийся ESPO, однако Констанца пока не входит в состав сети EcoPorts. Национальный институт морской геологии и гео-экологии GeoEcoMar выступил в роли партнера Румынии в ранее упоминавшийся природоохранном проекте ECOPORT8 Программы SEE. GeoEcoMar – это научно-исследовательский институт, учрежденный в 1993 году при министерстве образования и исследований. GeoEcoMar осуществляет исследования в сфере морской и речной окружающей среды и гео-экологии, касающиеся экосистем геосистем русла Дуная, дельты Дуная, прибрежной зоны и Черного моря. GeoEcoMar совместно с Морским ведомством Румынии выступили партнерами в последующем проекте TEN ECOPORT.

---

[60] Вместе с Торгово-промышленной, судоходной и сельскохозяйственной палатой Констанцы и национальным ж/д грузовым перевозчиком CFR Marfa S.A.

[61] За соответствие требованиям кодексов ISPS и ISM в действительности отвечает Морское ведомство Румынии – специализированный орган министерства транспорта, ведающий вопросами безопасности морской и речной навигации.

Констанца является крупнейшим портом Румынии, а также крупнейшим портом ЕС на Черном море, четвертым крупнейшим портом Европы и крупнейшим черноморским портом.

Он расположен в 179 морских милях от Босфорского пролива. Порт занимает территорию в 3926 га, из которых 1313 га приходится на сушу и 2613 га на воду.

Ежегодный объем обрабатываемых в Порту Констанцы грузов достигает 100 млн т. Общая длина 156 причалов порта составляет 29,83 км, а их глубина варьируется от 8 до 19 м, что позволяет порту принимать танкеры водоизмещением до 165 000 DWT и балкеры водоизмещением до 220 000 DWT. Практически любые суда и грузы могут обрабатываться в нескольких эксплуатируемых частниками терминалах Порта Констанцы, в том числе ж/д паромы и ролкерные суда.

Расположенный в Агигее паромный терминал оборудован колеей европейского типа протяженностью 5250 м, позволяющей принимать ж/д вагоны и производить подготовку/погрузку/разгрузку составов. С 1995 по 2009 годы компания CFR Marfa, подразделение грузоперевозок Румынских железных дорог, обслуживает большое число магистральных маршрутов с помощью двух своих ролкерных ж/д паромов – "Mangalia" и "Eforie" (построенных соответственно в 1988 и 1991 годах, вместимостью от 85 до 100 вагонов или 80 TIR-грузовиков) между Портом Констанцы и Поти/Батуми (Грузия) и Деринсом и другими турецкими портами.

Однако ряд технических трудностей (обязательства по перевалке грузов из румынских в грузинские вагоны на борту судна в Поти/Батуми и вызванных этим долгим простоем в порту и высокими затратами, невозможность повторного наполнения цистерн, используемых для транспортировки нефти из Азербайджана в Румынию, переработанными/светлыми нефтепродуктами для их перевозки в обратном направлении на Кавказ), жесткая конкуренция со стороны сухопутных перевозок в Турцию и, наконец, рыночный коллапс привели к остановке операций. В настоящее время суда поставлены на прикол.

Констанца является типичным портом, использующим модель "порт-собственник".

Все грузоперевалочные терминалы эксплуатируются на условии концессии, в том числе и 4 контейнерных терминала, крупнейший из которых (который также является крупнейшим черноморским терминалом), Южный контейнерный терминал Констанцы (CSCT), был построен и эксплуатируется в рамках долгосрочного договора концессии с крупнейшим оператором контейнерных терминалов DP World[62].

Пик грузооборота в Констанце пришелся на 1988 год, когда он составил 62 342 000 т, и практически повторился в 2008 г. (61,8 млн т) в ходе небывалого докризисного роста.

---

[62] Крупнейшие мировые операторы контейнерных терминалов в 2011 г. (источник: Drewry Maritime Research)

Оператор	TEU, млн	доля в мировом грузообороте
1 PSA International	47,6	8,1%
2 Hutchison Port Holdings	43,4	7,4%
3 DP World	33,1	5,6%
4 APM Terminals	32,0	5,4%
5 COSCO Group	15,4	2,6%
6 Terminal Investment Limited (TIL)	12,1	2,1%
7 China Shipping Terminal Development	7,8	1,3%
8 Evergreen	6,9	1,2%
9 Eurogate	6,6	1,1%
10 HHLA	6,4	1,1%

Объемы обрабатываемых грузов сократились до 42 млн т в 2009 г. и с тех пор незначительно увеличились.

Грузооборот речного транспорта, на который приходилось около 20% в общем грузообороте, существенно сократился в 2011 г., когда задержка в проведении дноуглубительных работ препятствовала навигации с августа по декабрь. Однако в 2012 г. этот показатель вернулся на докризисный уровень.

Таблица 12: Грузооборот Порта Констанцы (тонны)

Год	Морские суда	Речные суда	Суммарно
2000			33 104 300
2001			33 800 500
2002			40 523 900
2003			43 245 400
2004			50 433 300
2005			60 632 000
2006			57 138 000
2007	47 014 528	10 768 787	57 783 315
2008	50 452 587	11 385 192	61 837 779
2009	34 149 949	7 864 229	42 014 178
2010	36 975 597	10 588 282	47 563 879
2011	37 224 600	8 747 400	45 972 095
2012	38 854 222	11 730 440	50 584 662

Констанца является одновременно морским и речным портом, связанным с Дунаем Каналом Дунай-Черное море.

Иллюстрация 25: Канал Дунай-Черное море в Констанце

Порт является узловым для контейнерных фидерных маршрутов, обслуживаемых с 2010 г. компанией Tavria Line, судоходной компанией, принадлежащей "Акварель" – подразделению логистики торгово-производственной корпорации "Алеф", Днепропетровск, Украина.

Эти регулярные маршруты, связующие Констанцу с Днепропетровском по Черному морю и Днепру, обслуживаются судами типа СТК река-море номинальной грузовместимостью 112 TEU. В 2011 году объем грузооборота достиг 5900 TEU.

Иллюстрация 26: Теплоход "Alkor" компании Tavria Line на маршруте Констанца-Днепропетровск

Объем перевозки ролкерных грузов (по большей части приходящийся на новые ТС, транспортируемые крупными автомобилевозами[63]) демонстрирует стабильный рост с 2000 г., увеличившийся с 4 заходов в порт в год до 81 захода в 2010 году.

В ноябре 2001 г. турецкая судоходная компания U.N. Ro-Ro[64] открыла маршрут Пендик (Стамбул)-Констанца, предусматривающий три рейса в неделю в обоих направлениях и

---

[63] Импорт в Румынию пассажирских и коммерческих автомобилей разных производителей, экспорт автомобилей Dacia и Ford, изготовленных в Румынии и транзит автомобилей на Украину и в Россию.

[64] Компания U.N. Ro-Ro была учреждена турецкими автоперевозчиками в 1994 году, когда войны и политическая нестабильность на Балканах привели к росту времени и рисков доставки через Центральную Европу, что вынудило их искать альтернативный маршрут. Сегодня U.N.Ro-Ro является одной из ведущих мировых компаний в сфере ролкерных перевозок, осуществляющих доставку грузов из многих портов Мраморного моря и турецких средиземноморских портов в Италию (Триест) и Францию (Тулон). Компания предлагает комплексное обслуживание субъектам международной отрасли автомобильных перевозок, помимо чисто морских перевозок, согласовывая и фиксируя тарифы на портовые операции, организовывая перелеты водителей грузовиков в/из Люблян (на Триест) и Марселя (на Тулон) в/из Стамбула, что позволяет им избежать задержек на плавание и обеспечивая им оптимальное использование преимуществ организации автомобильных грузоперевозок в Европе.

Компания также принимает активное участие в переговорах между компетентными органами Турции и зарубежных стран по вопросам разнообразных разрешений для автоперевозчиков и связанных с ними вопросов, а также, по возможности, по вопросу организации Ro-La сообщения через транзитные европейские страны (например, Австрию и Румынию), стремясь устранить проблему получения разрешения на транзит.

Компания U.N. Ro-Ro сумела продемонстрировать всей отрасли автомобильных перевозок, что, помимо лучшей безопасности грузов, грузовиков и водителей, а также снижения количества ДТП, значительным преимуществом ролкерных перевозок в сравнении с сухопутными автоперевозками также являются меньшие

обслуживаемый зафрахтованным ролкерно-пассажирски судном[65] 2007 года постройки вместимостью 2500 линейных метров (160 трейлеров) и скоростью в 24 узла.

Грузовики, транспортирующие овощи и фрукты из южной части Турции в Румынию, должны обеспечивать основной грузопоток с октября по апрель, после чего начинаются поставки румынской сельхозпродукции. Кроме того, маршрут должен привлечь значительную часть сотен грузовиков, которые ежедневно перевозят через Болгарию и Румынию текстиль, обувь, овощи и фрукты, химикаты и прочую продукцию в страны Центральной и Северной Европы.

Иллюстрация 27: Компания U.N. Ролкерное судно "Audacia" на маршруте Пендик-Констанца

Впрочем, в сентябре 2012 года компания U.N. Ro-Ro приостановила обслуживание маршрута без объяснения причин. На сегодняшний день нет информации о возможном возобновлении маршрута.

Хотя контейнерные и бестарные перевозки угля, железной и неметаллической руды, цемента и нефти существенно сократились с 2008 г., объем перевозки зерна (и другой сельскохозяйственной продукции, таких как зерновые и растительное масло) остался на прежнем уровне, занимая ныне первое место среди обрабатываемых в Констанце грузов, за которыми следуют генеральные грузы и нефть.

амортизационные расходы на грузовики. Как показали расчеты компании, шестилетний пробег грузовика, совершающего самостоятельно поездки из Турции в Германию, составляет порядка 550 тыс. км, тогда как при ролкерных перевозках пробег составляет всего 200 тыс. км.

[65] Компания U.N. Ro-Ro предпочла этот, более дорогостоящий тип судна с тем, чтобы воспользоваться приоритетом, который имеют пассажирские суда при проходе через Босфор.

Таблица 13: Объем перевозки зерна Портом Констанцы (млн т)

Год		Год	
2000	1,0124	2006	7,1716
2001	2,7842	2007	4,2589
2002	4,6589	2008	6,6704
2003	3,7442	2009	10,4187
2004	3,8838	2010	12,062
2005	6,01	2011	9,5346

Причиной значительного спада объема контейнерных перевозок стало отчасти значительное сокращение экономики Румынии и отчасти открытие новых контейнерных терминалов в других черноморских портах (Одесса, Ильичевск. Новороссийск).

Таблица 14: Объем перевозки контейнеров Портом Констанцы (TEU)

Год	
2000	105 981
2001	118 645
2002	136 272
2003	206 449
2004	386 282
2005	776 594
2006	1 037 068
2007	1 411 414
2008	1 380 935
2009	594 303
2010	556 694
2011	662 796
2012	684 059

Столь значительное падение объема в период 2008-2009 годов требует разъяснений: С точки зрения порта перевалка контейнера является двумя отдельными операциями. Соответственно, контейнеры дважды учитываются в статистике порта – один раз при разгрузке и второй раз при погрузке. Таким образом, любое падение объемов этого грузопотока в большей степени отражается на общей статистике порта.

Многие контейнерные судоходные компании перенаправили свои суда на другие направления, отказавшись от перевалочных услуг Порта Констанцы.

Кроме того, Порт Констанцы утратил свои лидирующие позиции в качестве черноморского перевалочного узла контейнеров, поскольку украинские операторы контейнерных терминалов, столкнувшись с падением объемов контейнерных перевозок и стремясь их компенсировать, предприняли различные меры по переводу всех подходящих экспортных грузов на контейнерные перевозки.

Такая политика оказалась успешной, поскольку, помимо зерна, такие грузы, как древесина, ферросплавы и даже чугун в чушках теперь отгружается из Одессы и Ильичевска в

контейнерах. Существенное улучшение торгового баланса способствовало росту привлекательности украинских портов для судоходных компаний.

Объем контейнерного грузооборота по Дунаю в/из Констанцы колеблется у отметки в 10 тыс. TEU в год[66].

Показатель обнадеживающий, однако недостаточный в сравнении с суммарным годовым грузооборотом контейнеров в Порту Констанцы, демонстрирующим растущую привлекательность речного транспорта в сравнении с автомобильным и железнодорожным видами транспорта, которые сталкиваются с дополнительными/новыми регуляторными требованиями, а также проблемами экологического и финансового характера.

Иллюстрация 28: Буксир компании BRP с двумя баржами по 40 TEU на маршруте из Констанцы в Белград

Источник: BRP

Констанце не хватает полноценного центра логистики в порту или поблизости от него. Там существует Свободная экономическая зона, дела у которой, как сообщается, обстоят не вполне благополучно вследствие того, что румынское законодательство, регулирующее деятельность СЭЗ, неоднократно менялось в последние годы, что всякий раз было связано с урезанием льгот для операторов. Портовое сообщество признает потребность в полноценном центре логистики, в особенности принимая во внимание стремление порта стать восточными воротами Европы для ее торговли с Азией. Данная ситуация предположительно изменится, и Бухарест утратит свое монопольное положение в сфере логистики, когда будет завершено строительство автомагистрали между столицей и Констанцей (последний 4-х полосный участок между Чернаводэ и Меджидией был введен в эксплуатацию в ноябре 2012 г.).

Однако вопрос участия частного сектора (включая порты и операторов терминалов) в предприятии по оказанию логистических услуг, в том числе участия финансового остается в Румынии открытым. Интермодальная транспортная стратегия до 2020 г., обнародованная министерством транспорта и инфраструктуры в мае 2011 г., преимущественно основывается на государственном планировании, государственном финансировании (главным образом, за счет средств ЕС), регуляторной политике, предусмотренной ею стимулах и льготах, а также государственном управлении и мониторинге со стороны министерства транспорта и инфраструктуры.

[66] 2007 9927, 2008: 11 555, 2009: 11 721, 2010: 10 012

Рассматриваются возможности для государственно-частного партнерства, но, судя по всему, на завершающем этапе уже решенных и предпринятых правительством в одностороннем порядке мер посредством учреждения государственных компаний (в первую очередь CFR Marfa, подразделения грузоперевозок обильно теряющих заказчиков Румынских железных дорог). Вместе с тем министерство транспорта и инфраструктуры сознает необходимость внедрения рыночноориентированного подхода и имеет возможности по установлению тесных связей с частными операторами транспортного сектора и получению от них рекомендаций. В этой связи в декабре 2006 г. оно учредила Румынскую интермодальную ассоциацию (RIA), которая сегодня по-прежнему функционирует в качестве консультационного органа министерства.

Впрочем, в настоящее время в состав RIA как и прежде входят преимущественно государственные организации и ведомства, такие как Администрация морских портов (обеспечивающая кадровые потребности в персонале и руководстве ассоциации), Администрация судоходных каналов, Морское ведомство Румынии, Румынский центр профессиональной подготовки судоходной отрасли (Ceronav), несколько частных компаний (DP World, Nord Marine Shipping). Все они базируются в Констанце, как и RIA, и администрация Свободной экономической зоны Джурджу.

Попытки привлечения представителей частного сектора пока что были не особо успешными, возможно, по причине того, что не был сделан достаточный акцент на привлечении поставщиков логистических услуг и перевозчиков (включая судоходные компании) с тем, чтобы представительский состав ассоциации был в большей степени репрезентативным.

3.4 Турция

3.4.1 Порты и морская торговля

Имея выход к трем морям – Черному, Эгейскому и Средиземному, а также полностью окружая Мраморное море, Турция имеет самую протяженную береговую линию среди стран ТРАСЕКА – 8140 км. Страна также имеет наиболее развитые порты и судоходные системы.

В прошлом все порты Турции частично эксплуатировались TCDD, турецкой государственной железнодорожной компанией (главные порты, имеющие ж/д сообщение с национальной сетью) и TDI, Морской администрацией Турции.

Однако в середине 1980-х годов на повестке дня турецкой экономической политики оказалась приватизация. Политические деятели того времени, пребывавшие под впечатлением от политики Маргарет Тэтчер, видели в приватизации возможность либерализации экономики и повышения ее эффективности в целом, снижения государственных расходов и государственной задолженности, трансформации широкого ряда монополистических государственных коммерческих предприятий,

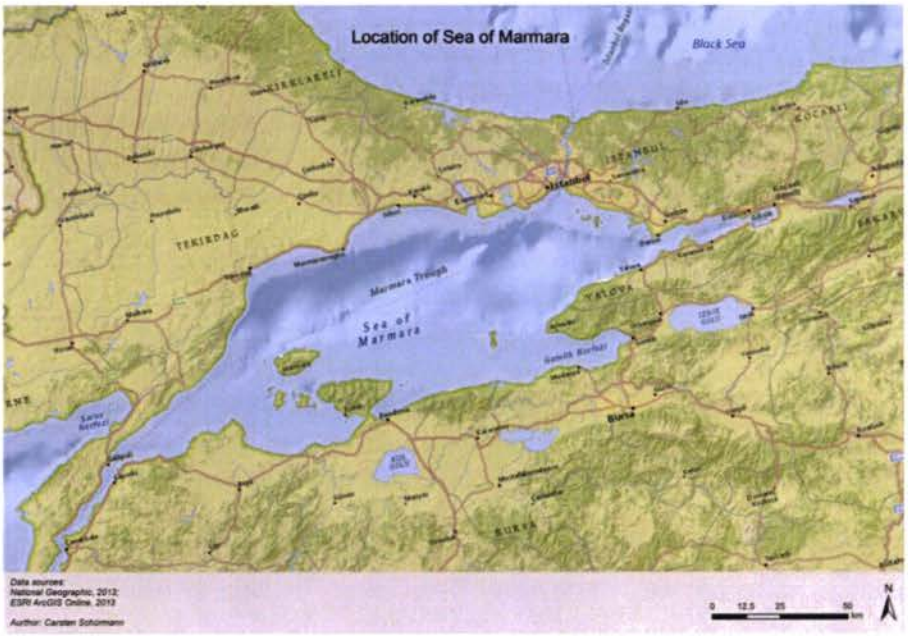
которые представлялись неэффективными государственными компаниями, генерирующими убытки, а также уменьшения экономической роли государства, развития национального рынка капитала и увеличения числа собственников среди частных лиц.

В 1997 году эксплуатируемые TDI порты в Текирдаге на Мраморном море, в Хопе, Гиресуне, Орду, Синопе и Ризе на Черном море, в 1998 году порт в Анталье, в 2000 году порты в соседних Аланье и Мармарисе на средиземноморском побережье и в 2003 году порты в Чемшме, Кушадасы и Дикили в районе Измира и Трабзона на Черном море были приватизированы по схеме "порт-собственник" путем передачи права эксплуатации частному сектору на период в 30 лет, а права собственности на балансовые активы, такие как машины и оборудование, транспортные средства и т. п. путем их продажи. Среди этих портов крупнейшими являются порты Трабзона, Антальи и Текирдага, тогда как порты

Аланьи, Мармариса, Чешме и Синопа не имеют оборудования для перевалки контейнерных грузов[67]. Некоторые из этих портов сегодня имеют большое значение для туристического сектора.

30 декабря 2004 г.Высший совет по приватизации принял решение о включении в план приватизации 6 (из 7)[68] портов TCDD, имеющих ж/д сообщение (Измир на Эгейском море, Мерсин и Искендерун на Средиземном море, Деринс и Бандырма на Мраморном море и Самсун на Черном море).

Иллюстрация 29: Мраморное море



Согласно нынешнему законодательству, право собственности на порт, активы порта и его земельный участок остается у государства, а частному сектору передается на тот или иной срок лишь право их эксплуатации ("Управление международным портом Мерсина" (MIP) – совместное предприятие, учрежденное PSA (Сингапур) и AKFEN Group (Стамбул), приобрела права на Порт Мерсина в мае 2007 г., Cey Group (Стамбул) – на Порт Самсуна в апреле 2010 г., Limak Group (Анкара) – на Порт Искендеруна в январе 2012 г. – все на срок в 36 лет. В Измире право эксплуатации планируется передать на 49 лет).

Тем временем в результате резкого роста торговли[69] и ограниченных мощностей существующих портов в начале 1990-х годов частные инвесторы начали строить собственные порты и контейнерные терминалы в различных местах поблизости от Стамбула на побе-

---

[67] Вместе с тем Чешме является одним из главных ролкерных портов Турции.

[68] Порт Хайдарпаша (в азиатской части Стамбула) не был включен в программу приватизации, поскольку фигурировал в проекте туристического комплекса.

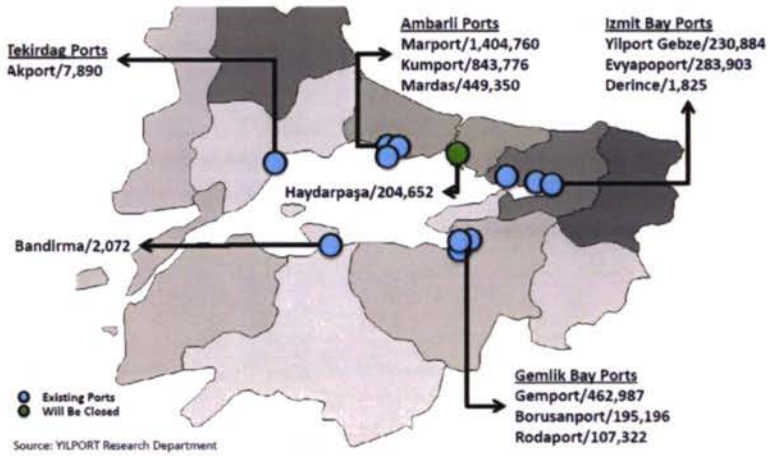
[69] Объем зарубежной морской торговли Турции в 2011 г. составил 363,3 млн т, что почти на 70% превышает показатель 2005 года.

В стоимостном выражении данные по зарубежной торговле выглядят следующим образом:
1970 1,536 млрд. долл.
1990 35,261 млрд. долл.
2011 375,749 млрд. долл., из которых 207,016 млрд. долл. или 55,1% приходится на долю морской торговли.

режье Мраморного моря (Текирдаг: Akport - Амбарлы: Marport, Kumport, Akcansa, Mardaş - Измитский залив: Gebze, Evyap, Derince - Залив Гемлик: Gemport, Borusanport, Rodaport - Бандырма).

В 2011 году на долю вышеупомянутых частных портов приходилось 63% всего объема контейнеров, обработанных в турецких портах (4,195 млн TEU из 6,613 млн[70] [71]).

Иллюстрация 30: Объем перевозки контейнеров портами Мраморного моря в 2011 г. (TEU)



В этом регионе (Текирдаг, Измитский залив, Залив Гемлик) частными компаниями запланировано или ведется строительство не менее 4 новых терминалов общей пропускной способностью 1,4 млн TEU.

Таблица 15: Объем перевозки контейнеров турецкими портами (TEU)

Год	
2005	3 301 140
2006	3 822 727
2007	4 708 160
2008	5 191 747
2009	4 153 846
2010	5 865 785
2011	6 613 035[72]

На сегодняшний день в Турции функционирует 161 частный порт, пристань и причал, способные принимать суда вместимостью свыше 500 БРТ, обслуживающие международные

---

[70] Для сравнения – турецкими портами черноморского побережья было обработано 44 тыс. TEU (менее 1% от совокупного объема).

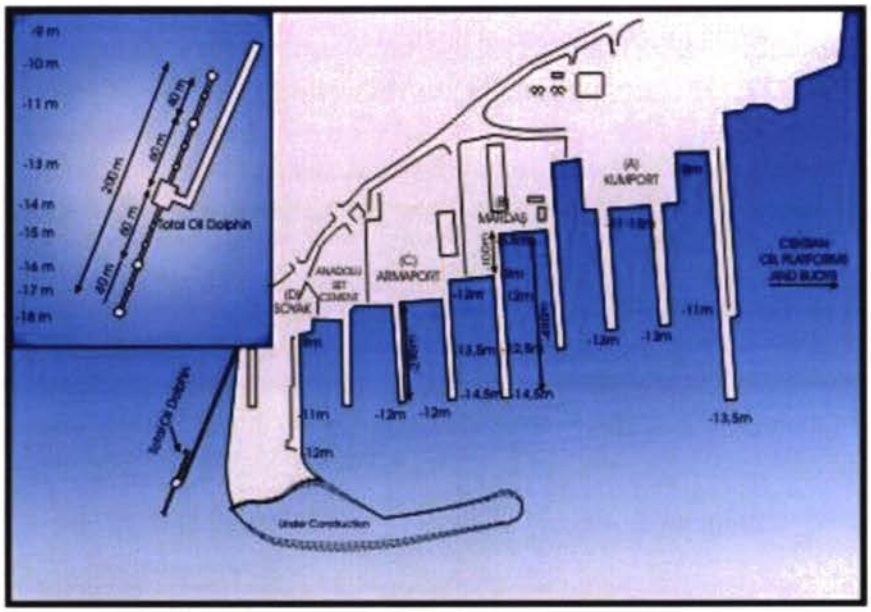
[71] Также для сравнения – за этот же год всеми черноморскими портами Болгарии, Румынии, Украины, России и Грузии вместе было обработано 2,495 млн TEU.

[72] Из которых 231 164 TEU перевозились в/из черноморских стран ТРАСЕКА и распределились следующим образом:

Болгария	45 240 TEU
Румыния	67 034 TEU
Украина	59 342 TEU
Грузия	59 548 TEU

и каботажные морские перевозки грузов, при этом общее число портов в стране составляет 181.

Иллюстрация 31: Общий план Амбарлы, крупнейшего контейнерного порта Турции



Источник: Cerrahogullari T.A.S.

3.4.2 Транспортные связи с другими странами ТРАСЕКА

Турция является основным торговым партнером всех других стран ТРАСЕКА, поэтому она создала разветвленную сеть морских и сухопутных транспортных связей со всеми этими странами.

Таблица 16: Объем зарубежной торговли Турции в 2011 г., млрд. долл.

	Экспорт в	Импорт из	Суммарно
Азербайджан	2,060	1,300	3,360
Болгария	1,600	2,500	4,100
Грузия	1,000	0,314	1,314
Казахстан	0,938	3,000	3,938
Киргизия	0,181	0,052	0,233
Молдавия	0,209	0,244	0,453
Румыния	2,900	3,800	6,700
Таджикистан	0,172	0,324	0,496
Туркмения	1,490	0,393	1,883
Украина	1,730	4,800	6,530
Узбекистан	0,355	0,939	1,294
Суммарно	12,6347	17,666	30,3007

3.4.2.1 Черное море

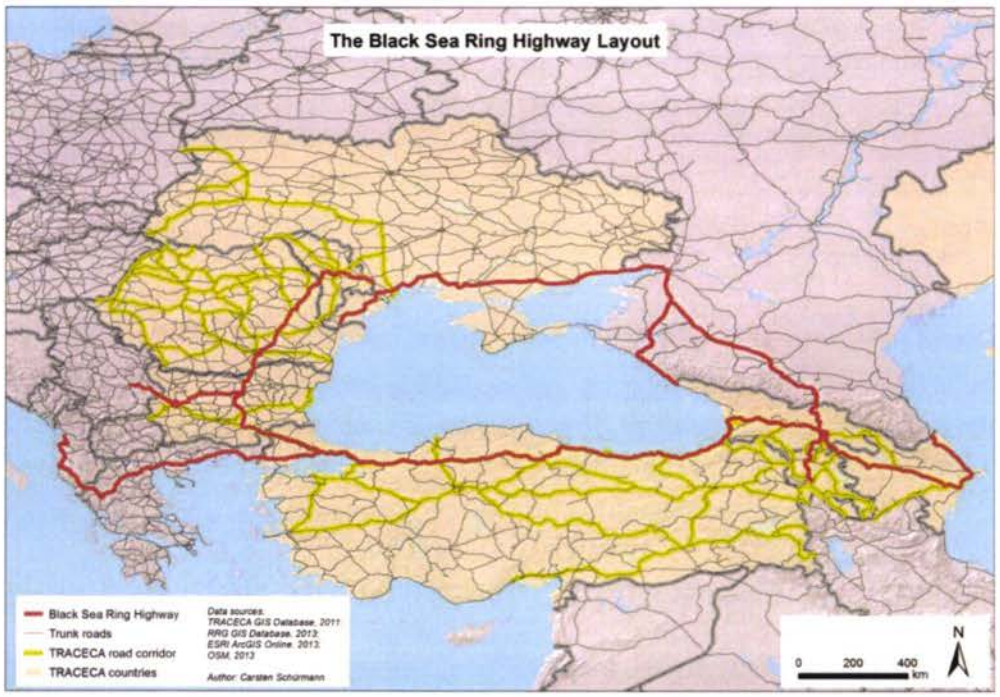
Все выходящие к морю страны имеют автодорожное сообщение. Это сообщение будет улучшено с завершением текущего проекта кольцевой автомагистрали вокруг Черного моря[73] протяженностью 7140 км.

Сухопутные ж/д грузовые перевозки не осуществляются на Востоке вследствие отсутствия современной ж/д инфраструктуры и также практически не осуществляются на Западе из-за различий в ширине колеи, что вынуждает выполнять перевалку грузов в Унгенах на границе Румынии и Молдавии. Более того, существует необходимость замены железнодорожных накладных с CIM на SMGS, о чем будет детально рассказано в следующем разделе "Каспийское море".

Тем временем в последние годы растут объемы перевозок морским транспортом, у которого нет необходимости пересекать множество границ, что сокращает время транзита и затраты.

Зарубежные трансокеанские перевозчики Maersk и MSC вместе с турецкими судоходными компаниями Arkas Group и Admiral Container Lines давно обслуживают еженедельные фидерные и каботажные[74] маршруты между портами Мраморного моря и турецкими черноморскими портами (Трабзон) и всеми черноморскими портами стран ТРАСЕКА.

Иллюстрация 32: Схема кольцевой автомагистрали вокруг Черного моря



[73] Согласованный в апреле 2007 г. министрами иностранных дел стран-членов Организации черноморского экономического сотрудничества.

[74] "Фидерные" – это маршруты по перевозке контейнерных грузов, транспортируемых трансокеанскими маршрутами (например, на Дальний Восток) в узловые порты, тогда как "каботажные" связаны с перевозкой контейнеров с/на местные рынки (в данном случае Турции).

Последние 20 лет такие турецкие операторы, как Karadeniz Ro-Ro, Cenk Group, Birlik Roro Isletmeleri обслуживают ролкерные маршруты между Зонгулдаком, Севастополем и Евпаторией (Украина). С 2001 года функционирует ж/д паромная переправа между Ильичевском и Деринсом, обслуживаемая "Укрферри".

С 2011 года трижды в неделю выполняются рейсы по новому ролкерному маршруту между Стамбулом (Хайдарпаша) и Ильичевском, обслуживаемому финно-шведской компанией Stena SeaLine.

Иллюстрация 33: Теплоход "Sea Partner"[75] компании Stena SeaLine в Босфорском проливе

Источник: Stena SeaLine

В январе 2013 г. этот маршрут был усилен вторым судном и заходами в Порт Деринса дважды в неделю.

Ранее упоминавшийся маршрут компании U.N. Ro-Ro Пендик-Констанца также был запущен в 2011 г.

В 2012 г. быстрорастущая российская компания "АнРуссТранс"[76] открыла дополнительный ролкерный маршрут между Зонгулдаком и Скадовском, а в марте 2013 г. еще один между Зонгулдаком и Севастополем.

В том же году украинская речная судоходная компания "Укрречфлот" организовала прямой рейс между Стамбулом и Днепропетровском по Днепру.

Наконец, после подписания в 2011 г. соответствующих соглашений между Украиной и Турцией, операторы ж/д паромов рассматривают возможность организации регулярной ж/д паромной переправы между Ильичевском и Портом Самсуна на черноморском побережье, который, как Деринс, оборудован ж/д рампой с колеей шириной 1520 мм, допускающей выгрузку вагонов на берег.

---

[75] Грузовместимость 130 TIR-грузовиков / 166 водителей/пассажиров, все удобства для пассажиров, скорость 16,5 узлов.

[76] "АнРуссТранс" является собственником и оператором флота из 5 ж/д паромов и 5 ролкерных пассажирских судов, курсирующих в Балтийском, Черном, Средиземном и Красном морях. В составе ее флота также 2 СПГ танкера, курсирующих в Каспийском море, судно "река-море" водоизмещением 6500 DWT и 5 буксиров, обслуживающих Керченский пролив (Азовское море) и черноморские российские порты.

С 2005 года Турция имеет аналогичный договор с Россией по поводу организации ж/д паромной переправы между Самсуном и Портом Кавказ, который функционирует на экспериментальной основе с декабря 2010 г. С окончанием строительства остро требовавшейся станции смены колес при участии РЖД, маршрут был официально введен в эксплуатацию 19 февраля 2013 г.

Иллюстрация 34: Теплоход "Михаил Черевко" [77] компании "Укрречфлот" при проходе нового шлюза глубиной 30 м на ДнепроГЭСе, Запорожье

3.4.2.2 Каспийское море

Железнодорожное сообщение Турции со странами Центральной Азии осуществляется через территорию Ирана. Первым препятствием для него является отсутствие ж/д ветки вокруг озера Ван в восточной части Малой Азии. Когда была построена ж/д ветка до озера Ван и Ирана, показалось проще и дешевле преодолевать озеро длиной 120 км[78] и шириной 80 км по паромной переправе, чем прокладывать колею в обход озера в гористой местности (средняя высота над уровнем моря составляет 1690 м) в отсутствие удобных проходов.

Вагоны грузятся на два специально спроектированных, но небольших и обветшалых парома, вместимостью 16 вагонов. Как сообщается, задержки являются обычным делом и могут быть продолжительными. В настоящее время ведется строительство новых паромов, способных перевозить 50 вагонов со скоростью 14 узлов. Их ввод в эксплуатацию ожидается в 2013 году.

Но даже если новые суда окажутся более эффективными и продолжится реализация масштабных мер TCDD по модернизации и расширению ж/д сети и операций компании, оставшаяся часть ж/д инфраструктуры восточной части Турции является столь недораз-

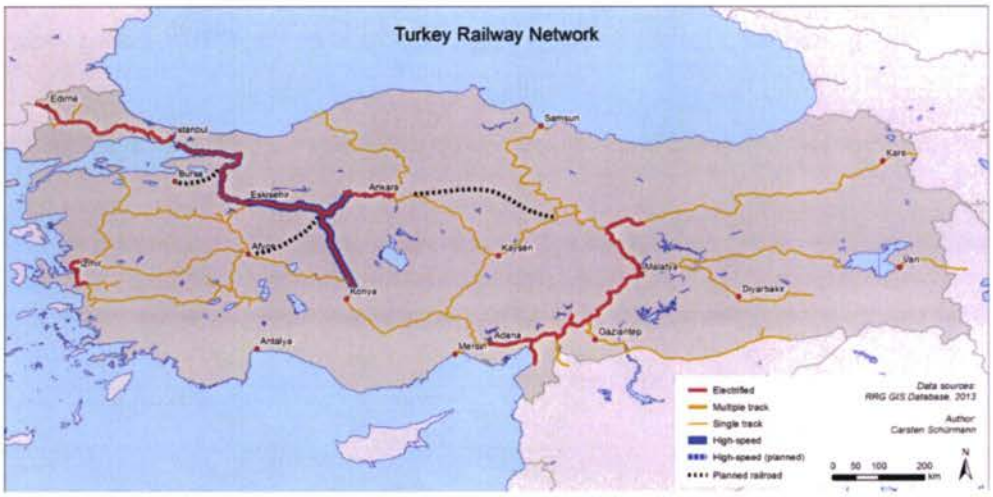
---

[77] Судно типа "Десна" класса "река-море" номинальной вместимостью 190 TEU.

[78] Фактическая длина переправы между западным причалом города Татван и восточным причалом города Ван составляет 96 км. Переправа занимает около 5 часов.

витой[79], что представляется весьма туманной перспектива того, что ж/д грузоперевозки через Малую Азию станут привлекательным маршрутом в течение ближайших 10 лет (кстати сказать, это же замечание справедливо в отношении текущего проекта Баку-Тбилиси-Карс).

Иллюстрация 35: Сеть железных дорог Турции



Затем, вследствие разницы в ширине ж/д колеи, требуется перевалка грузов или замена колесных тележек в городе Серахс на границе Ирана и Туркмении. Как сообщается, грузы, следующие в/из Казахстана, Узбекистана и далее подлежат повторной перевалке на пропускных пограничных пунктах с Туркменией, поскольку, несмотря на существующие договоренности об обмене подвижным составом в рамках ОСЖД, ни одна из стран организации не желает предоставлять свой подвижный состав соседям (в особенности контейнерные платформы, на которые существует высокий спрос).

Наконец, не менее важно, что Турция является единственной из этих стран членом ОТИФ, и ее таможенная служба признает только железнодорожные накладные формата CIM (также используемые в Иране[80]), тогда как Туркмения (и другие центральноазиатские страны) используют форму SMGS, утвержденную ОСЖД, что предусматривает затратную по времени и финансам процедуру замены железнодорожной накладной на ирано-туркменской границе.

Это может объяснить причину непопулярности по сей день организованного в 2002 году маршрута блок-поезда между Хайдарпаша и Алма-Атой и другими центральноазиатскими странами, а также то, почему автодорожные перевозки остаются наиболее востребованными на этом маршруте, который фактически состоит из трех транспортных коридоров.

[79] Ж/д участок протяженностью 560 км от города Элязыг до города Ван и далее до иранской границы является одноколейным, неэлектрифицированным и не оснащенным семаформаи. Участок в 495 км Эрзинджан-Карс, находящийся в таком же состоянии, подлежит модернизации в период с 2016 по 2023 годы.

[80] Иран является членом обеих организаций – ОТИФ и ОСЖД.

Таблица 17: Количество зарубежных рейсов турецких грузовиков за пределы Каспия

								Изменение
Страны/годы	**2005**	**2006**	**2007**	**2008**	**2009**	**2010**	**2011**	**2011/2005**
Казахстан	4 789	6 548	9 490	5 814	3 936	5 161	5 371	12,15%
Узбекистан	3 028	2 899	4 381	4 537	3 973	4 013	4 769	57,50%
Киргизия	1 045	1 100	1 639	1 973	1 637	1 089	1 496	43,16%
Таджикистан	811	991	2 017	2 749	2 325	2 278	2 110	160,17%
Туркмения	4 884	5 690	7 002	11 752	21 542	24 947	27 995	473,20%
Афганистан	2 264	1 364	1 762	1 580	2 715	3 175	3 484	53,89%
Пакистан	100	306	47	7	163	436	259	159,00%
Суммарно	**16 921**	**18 898**	**26 338**	**28 412**	**36 291**	**41 099**	**45 484**	**168,80%**

Источник: UND

Турецкие грузовики могут попасть в страны Центральной Азии по одному из следующих маршрутов:

- ролкерный маршрут из Зонгулдака в порт Кавказ или из Самсуна в Новороссийск и оттуда по территории России до российско-казахской границы,
- по коридору ТРАСЕКА через Грузию и Азербайджан, затем на пароме из Баку в Актау или Туркменбаши
- по территории Ирана в Туркмению.

Впрочем, что касается альтернативных маршрутов, езда по российским или иранским автодорогам далеко не беспроблемна.

Россия недавно приняла гораздо более жесткую позицию по этому вопросу: турецкие грузовики фактически были лишены возможности транзита в Казахстан в течение около 3-х месяцев весной-летом 2012 г. вследствие "продолжительных бюрократических процедур".

В прошлом Россия неоднократно пыталась ограничить количество турецких грузовиков с тем, чтобы дать возможность российским перевозчикам занять место на этом рынке и нарастить их долю в сегменте сухопутных перевозок (в 1990-х годах на долю турецких перевозчиков приходилось около 30 тыс. рейсов в страны Центральной Азии через территорию России[81] или 97%).

В начале 2000-х годов Россия попыталась изменить эту ситуацию, предложив турецким экспортерам квоту из расчета один российский грузовик на каждые четыре турецких грузовика, что вынуждало турецких перевозчиков искать себе компании-партнеров в России. Такая система получила название "бонусной системы".

В 2009 году Россия решила снизить квоту для турецких грузовиков до 75%. В 2011 году квота была снижена до 70%, а в 2012 году до 65% турецких грузовиков при 35% у российских грузовиков.

[81] Согласно данным UND, в 2011 г. этот показатель уменьшился до 9000.

Как сообщает UND, во избежание этой проблемы турецкие перевозчики начали пользоваться маршрутами через Грузию и Азербайджан в Центральную Азию, но это увеличило затраты в среднем на 3000 долл. за рейс.

Иранская автомагистраль из Турции в Туркмению протяженностью 1800 км

- В прежние времена на пограничном пункте Гюрбулак-Базарган на границе Турции и Ирана всегда присутствовала очередь, растягивавшаяся на 10-15 км, в которой грузовики застревали как минимум на 3 дня (и до 5 дней в снежные зимы на этом участке выстой 1625 м над уровнем моря). Однако девальвация иранского риала в настоящее время препятствует размещению заказов иранскими предпринимателями у турецких компаний,[82] и никакой очереди теперь нет.
- Граница закрыта по официальным иранским праздникам.
- Турецкие водители, проезжающие по территории Ирана, должны отмечаться по ходу маршрута в 5 предписанных полицейских участках.
- Автодороги в Иране находятся в хорошем состоянии (позволяя развивать скорость в 110-120 км/ч) при весовом ограничении в 40 т для грузовика с учетом трейлера. Официальное ограничение по весу в 23-24 т можно увеличить до 25 т за взятку в размере порядка 25 евро. В Иране не практикуется контроль нагрузки на оси.
- Обязательный "карне де пассаж" (Carnet de Passage en Douane) и соответствующая страховка, выдаваемые в Базаргане, обходятся примерно в 700 евро на грузовик на одну поездку для транзита по территории Ирана.
- Неофициальные платежи в Иране составляют 130-150 евро на один грузовик за поездку.
- Запрещен транзит опасных грузов по территории Ирана.
- На границе с Туркменией минимальный срок ожидания составляет 3-4 дня.

[82] В 2011 году основной статьей турецкого экспорта в Иран были металлические изделия, используемые в строительстве (481 млн долл.).

Иллюстрация 36: 20-километровая очередь турецких грузовиков в очереди на въезд в Иран на пограничном пункте Гюрбулак-Базарган (фотография сделана 26 сентября 2001 г.)

Источник: Today's Zaman

- Турецкие (и другие зарубежные) грузовики облагаются в Иране налогом на топливо из расчета минимального расхода на предполагаемый пробег.

Кроме того, наложенные на Иран санкции исключают ныне возможность перевозки ряда грузов (в особенности продукции, произведенной в США и ЕС) по территории страны.

Подводя итог вышесказанному, представляется очевидным, что **ТРАСЕКА (в частности морские магистрали по Каспию) становятся все боле привлекательной альтернативой.**

Впрочем, UND и турецкие грузоперевозчики указывают на ряд приоритетных вопросов, требующих решения, как то:

- Недостаточное количество разрешений, выдаваемых Азербайджаном (5000 в 2010 г.)[83].
- Качество обслуживания на паромных переправах на Каспии.
- Плохое состояние автодорог в Атырау-Актау-Мангистауская область, чреватое многими ремонтами грузовиков и трейлеров (в особенности в зимнее время)[84].

Как ни странно, расходы не считаются одной из главных проблем. Фактически, перевозчики соглашаются, что переправа по Каспию в сравнении с поездкой по иранскому или российскому автодорожному коридору сокращает пробег на 1400 км и обеспечивает экономию 600 долл. на топливе на одной поездке из Турции в Алма-Ату и обратно. Основную

[83] Похоже, что данный вопрос уже решен, поскольку по состоянию на февраль 2013 г. Азербайджан предоставляет до 25 тыс. разрешений на транзит турецким автоперевозчикам.

[84] В настоящее время вопрос решен за счет реализации проектов по реконструкции автодорог, инициированных правительством Казахстана (см. ранее в данном отчете).

озабоченность вызывает скорее непредсказуемость непрямых расходов, главным образом следующих.

- Сумма неофициальных платежей в различных транзитных странах (за исключением Грузии, где такая практика была прекращена).
- Время простоя в портах в ожидании свободного места на борту парома и момента отправки парома.

Вместе с тем такие расходы можно более-менее спрогнозировать для российских и иранских коридоров.

Опять таки, статистика свидетельствует о растущих трудностях турецких (и других) автоперевозчиков и росте их заинтересованности в коридоре ТРАСЕКА.

Актуальной задачей для всех заинтересованных сторон в Азербайджане, Казахстане и Туркмении сейчас является создание необходимых условий для обращения этой заинтересованности в живой интерес транспортных компаний к использованию коридора ТРАСЕКА. Сравнение данных таблиц 17 и 18 свидетельствует о значительном, но пока нереализованном потенциале.

Таблица 18: Количество турецких грузовиков, воспользовавшихся услугами паромной переправы "Каспар" для пересечения Каспия

Годы	2009	2010	2011	2012
				(10 месяцев)
В:				
Актау			382	981
Туркменбаши			283	1 971
Суммарно	**917**	**728**	**665**	**2 952**

Источник: UND

3.8 Украина

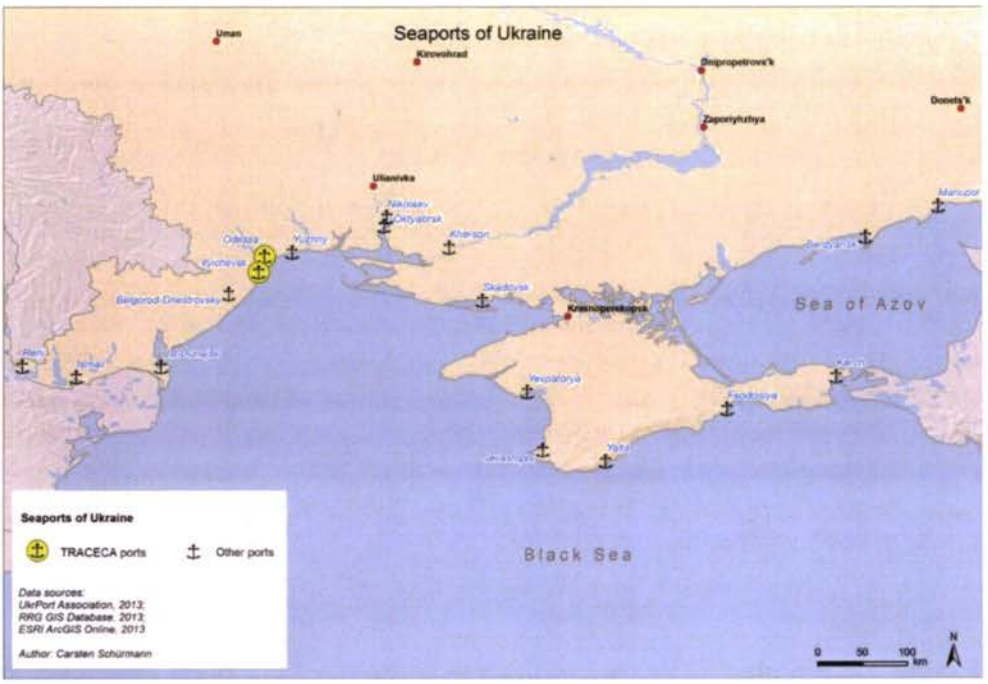
3.8.1 Исторический контекст и эволюция законодательства

Украина имеет наиболее развитую портовую систему, однако сталкивается с, пожалуй, наибольшими трудностями среди всех мореходных стран ТРАСЕКА.

Все 18 морских коммерческих портов Украины находятся в собственности государства и осуществляют разнообразную стивидорную и коммерческую деятельность.

Впрочем, стремительное развитие контейнерной торговли и потребность в крупных инвестициях в оборудование и причалы в докризисные годы побудили некоторые портовые администрации заключить договоры с частными операторами и судоходными компаниями на передачу в аренду участков в портах, на строительство контейнерных терминалов и последующую их эксплуатацию, как, например с компаниями "Гамбург Порт Консалтинг Украина" (HPC, Одесса), CMA-CGM ("Бруклин-Киев", Одесса), "Трансинвестсервис" (ТИС) в регионе Порта "Южный", NCC (National Container Company, Москва) через "Укртрансконтейнер" (УТК) в Порту Ильичевска.

Иллюстрация 37: Морские порты Украины



Тем не менее, в отсутствие четкой законодательной базы в отношении приватизации портов и прав собственности на объекты инфра- и суперстрктуры, возведенные частными инвесторами, большинство из этих договоров рано или поздно могут обернуться серьезными претензиями и судебными разбирательствами.

В конечном счете, 17 мая 2012 года Верховная Рада (украинский парламент) приняла закон "О морских портах Украины", который вносит существенные изменения в законы касательно юридического статуса, земельных и имущественных отношений в украинских морских портах. Закон был официально обнародован 13 июня 2012 года и должен был вступить в силу через год после публикации.

Основные примечательные положения закона:

(1) закон проводит различия между административными функциями (примером, закупки и обеспечение безопасности мореплавания, взимание портовых сборов и т.д.) и коммерческой деятельностью в порту. Административными функциями наделяются администрация порта и служба капитана порта, тогда как коммерческие функции осуществляются государственными коммерческими компаниями и (или) частными инвесторами;

(2) закон содержит исчерпывающий перечень специализированных услуг, которые оказывают исключительно государственные компании и службы (например, поисково-спасательные работы, обслуживание акватории порта, навигационная и картографическая поддержка, охрана судов и т.д.);

(3) более важно то, что закон признает за частными инвесторами право арендовать инфраструктурные объекты порта, включая причалы, что ранее официально запрещалось;

(4) устанавливается правовой режим земельных участков порта, подразделяемых на землю для нужд морского транспорта, промышленного назначения и земли водного фонда; Любые искусственно созданные участки суши на территории порта относятся к землям водного фонда, и закон, как правило, снимает ограничения на их аренду;

(5) закон гарантирует право частной собственности на причалы, построенные частным инвестором до даты вступления закона в силу, а также разрешает частным инвесторам и в последующем возводить новые частные причалы;

(6) причалы, находящиеся в собственности государства, могут передаваться в аренду или в концессию на период до 49 лет и, учитывая их статус стратегических объектов портовой инфраструктуры, они не подлежат приватизации;

(7) с момента вступления закона в силу, все новые причалы, строительство которых финансировалось из частных источников, считаются частной собственностью[85];

(8) закон предусматривает возможность приватизации инфраструктуры порта и определяет соответствующие применимые процедуры. Так называемые стратегические объекты портовой инфраструктуры (примером, акватория, гидротехнические сооружения, объекты общественной инфраструктуры, такие как подъездные ж/д ветки и автодороги, линии связи, инженерных коммуникаций, навигационное оборудование, информационные системы и системы контроля движения) не подлежат приватизации;

(11) частным инвесторам гарантируется компенсация любых инвестиций в стратегические объекты портовой инфраструктуры;

(12) закон предусматривает, что причальный сбор выплачивается собственнику или арендатору причала;

(13) не допускается досрочное расторжение договора с частным инвестором по объектам инфраструктуры, заключенным до вступления закона в силу.

Также был сделан еще один важный шаг – после включения всех 18 государственных портов в Перечень объектов права государственной собственности, которые могут предоставляться в концессию (постановление Кабинета Министров Украины от № 1055 от 24 ноября 2012 г.), теперь все они теоретически могут быть переданы в концессию, что было невозможно до принятия такого постановления.

Министерство инфраструктуры уполномочено принимать решение о передаче портов в концессию. С целью обеспечения включения специфических обязательств со стороны концессионеров в условия тендера кабинет министров постановил, что соответствующие конкурсные торги, а также концессионные договоры должны разрабатываться министерством инфраструктуры совместно с министерством экономического развития и торговли и министерством финансов. Помимо прочего, постановление предусматривает, что уже имеющиеся обязательства портов по активам, которые передаются в концессию (включая обязательства по кредитам), переходят к концессионеру. Процедура передачи таких обязательств должна быть прописана в тендерной документации.

Хотя остается удостоверится в том, как это все будет реализовано на практике в стране, которая пока не может похвастать безупречной прозрачностью и эффективностью в реализации реформ, необходимо отметить, что долгожданный закон "О морских портах Украины" содержит большинство элементов, необходимых для превращения украинских портов в современную отрасль[86].

---

[85] Расширение на 19,3 га терминала НРС в Одессе на Карантинном молу, ныне близкое к завершению, станет пробой на применение данного положения, равно как и положений, упомянутых ранее в пунктах (4) и (5).

[86] А также предоставляет им возможности совладать с растущей конкуренцией со стороны близких (Россия и Румыния) и дальних (Польша, итальянская Адриатика) соседей, которая анализируется далее в отчете.

Портовый и судоходный сектор Украины в действительности остается в значительной степени инфицированным идеями, свойствами и даже нормативами, унаследованными со времен советской эпохи.

A. Централизация

До сих пор основные решения в отношении портов принимаются исключительно министерством инфраструктуры, а администрациям портов отводится лишь роль консультантов в этом процессе. Одна из причин этого заключается вероятно в том, что порты, как и многие другие направления экономической деятельности, которые подпадают под полный государственный контроль, такие как таможенная служба и Укрзализныця, считаются прямыми источниками наполнения государственного бюджета, а не экономическими инструментами, способными обеспечить устойчивое развитие страны.

Другой причиной этого может служить недоверие со стороны центральных органов власти к работникам портов (будь то из государственного или частного сектора и независимо от их ранга), которых, как считается, трудно контролировать, а сами они всегда готовы провернуть какие-то сомнительные/незаконные сделки. Это не является особенностью Украины: подобное отношение отмечается в других аналогичных органах власти по всему миру, включая и Западную Европу. Однако в случае Украины такое недоверие усиливается бесчисленными скандалами касательно коррупции, уклонения от уплаты налогов, присвоения государственных средств и активов на сотни миллионов долларов и громкими судебными процессами с участием как ведущих, так и рядовых лиц украинской судоходной отрасли еще со времен обретения страной независимости.

B. Планирование

В результате централизации администрациям порта надлежит обеспечивать годовой план по объему обработанных грузов и полученным доходам. В принципе составление таких планов на национальном уровне представляется целесообразным и является распространенной мировой практикой.

В течение нынешнего кризиса стало очевидно, что чисто советская практика постановки задач перед портовыми администрациями по ежегодному улучшению показателей, не подкрепленных всесторонним макроэкономическим анализом, не учитывает реального положения дел и, таким образом, делает их невыполнимыми.

В 2010 году Всемирный банк уже обращал на это внимание:[87] "Текущая система планирования министерства транспорта и связи ориентирована скорее на оптимизацию нижнего уровня и отдельные проекты, нежели на эффективность системы в целом... В результате этого структуры управления в транспортном секторе заняты микроменеджментом... ...портов и других государственных предприятий... ...подчиняющихся министерству. Такой подход не способствует реализации рыночно-ориентированного потенциала, не зависимо от формы собственности".

Несколько других причин обуславливают этот неудовлетворительный результат.

C. Портовые тарифы

Система ценообразования тарифов, удерживаемых с судовладельцев в оплату услуг, которые предоставляются их

[87] Исследование мер стимулирования торговли и транзита на Украине.

судам работниками и техническими средствами и оборудованием[88] портов[89] и другими специализированными государственными службами (якорный сбор, оплату буксировки, лоцманской проводки, причальный сбор, тоннажный сбор, маячный сбор, санитарный сбор, оплату услуг системы регулирования движением судов (VTMS) и т.д.) – все то, что отражается в т. н. дисбурсментском счету – по-прежнему остается системой советской поры, оперирующей объемом судна[90], исчисляемого в кубических метрах.

Будучи несколько сложной и устаревшей[91], данная методика не вызывала бы вопросов, если соответствующие ставки на кубический мер самостоятельно не устанавливались министерством инфраструктуры[92], вне зависимости от других соображений (в особенности коммерческих) на уровнях, предположительно удовлетворяющих задаче наполнения государственного бюджета согласно плану[93], Существует множество так называемых экологических, радиологических и прочих сборов (или скорее налогов, поскольку они не предусматривают предоставление каких-либо услуг) плюс доплата за сверхурочную работу. В результате этого, по всеобщему мнению, украинские порты являются самыми дорогими в Черном море и одними из самых дорогих в мире, если проводить сравнение по дисбурсментскому счету[94] (см Приложение V).

Что же касается перевозки контейнеров, то тут существует одна серьезная проблема: контейнеровозы, которые заходят только в один любой другой порт на Черном море, вынуждены, по причинам, которые будут изложены далее, делать два захода в украинские порты – один в Порт Одессы и один – в Порт Ильичевска (для разгрузки и погрузки в обоих портах в среднем такого же совокупного объема контейнерных грузов, как в одном любом другом порту). Это означает, что судовладельцам приходится оплачивать два дисбурсментских счета (вместо одного), а также то, что судно фактически тратит в два раза больше времени в украинских портах, чем в других черноморских портах. На основе данных, представленных в Приложении IV, и исходя из средних суточных затрат для судов рассматриваемых типов, общие затраты на заход в украинские порты на 135-140% выше чем, например, в порты Румынии.

---

[88] В ЕС эти услуги подверглись существенной либерализации. Сегодня надзор за такими услугами, как лоцманская проводка, по-прежнему осуществляется государственными службами (например, в Гамбурге это муниципалитет), основная задача которых состоит в обеспечении соответствия услуги всем необходимым требованиям (в отношении безопасности, экологичности, квалификации и подготовки персонала, применяемых технических средств) и требованиям, предъявляемых потребителями услуг, а также в регулировании уровней тарифов. Однако фактическими поставщиками услуг зачастую являются частные компании.

[89] Таким образом, в этот перечень не входят услуги, которые предоставляют порты и операторы терминалов, формирующие "стивидорные расходы".

[90] Длина судна x ширина судна x высота борта судна.

[91] Большинство портов ныне используют такие единицы измерения, как брутто-регистровая и нетто-регистровая тонна.

[92] Кодекс торгового мореплавания Украины, раздел IV, глава 1, статья 84: "Портовые сборы. В морском порту взимаются следующие целевые портовые сборы: корабельный, причальный, якорный, канальный, маячный, грузовой, административный и санитарный. Иные виды сборов могут устанавливаться законодательными актами Украины. Размер портовых сборов устанавливается Кабинетом Министров Украины".

[93] Проще говоря, начиная с 1991 года ставки повышались в той или иной степени по мере "необходимости".

[94] Судоходные компании, обслуживающие магистральные маршруты, хотя и получают некоторые скидки, заявляют о том, что в мире более дорогими по стоимости своих услуг портами являются только порты Японии.

Решение компании MSC, второго крупнейшего в мире морского перевозчика контейнеров, о приостановке своих прямых рейсов с Дальнего Востока и сохранении лишь фидерного сообщения между Стамбулом и украинскими портами было основано как на резком сокращении объемов грузоперевозки, так и на данной ситуации с чрезмерными тарифами.

Хотя Порт Ильичевска возводился в советское время в качестве главного контейнерного порта Украины, на рубеже веков Порт Одессы сравнялся с Ильичевском по объему контейнерных грузов[95], а в последние кризисные годы намного опередил его.

Это означает, что на сегодняшний день наиболее популярные контейнерные терминалы Украины размещаются в центре страдающей от заторов Одессы и не имеют возможности расширения, кроме как за счет осушения участков морской акватории (чем сейчас и занимается HPC Ukraine), имеют крайне ограниченный доступ для автотранспорта (основная подъездная дорога протяженностью 6,4 км имеет 2 полосы, была построена в период с 1996 по 2009 годы за 109 млн долл и включает в себя эстакаду протяженностью 516 м и высотой 54 м, соединяющую порт с "Сухим портом Евротерминал", как показано на иллюстрации 38).

Как уже сообщалось, наихудшим оказалось обязательство, налагаемое на контейнеровозы о заходе в оба порта – Одессы и Ильичевска: со временем произошло своего рода перераспределение рынка между "белыми" грузами, поступавшими через Одесский порт, где, как сообщается, процесс таможенной очистки является более-менее прозрачным, и "серыми" или "черными" грузами, обрабатываемыми в Порту Ильичевска, в котором толкование таможенных правил и кодекса, как сообщается, является весьма специфическим. Грузопоток импортируемых через Ильичевск контейнеров обслуживает, главным образом, огромный печально известный рынок "Седьмой километр"[96].

Таблица 19: Грузооборот контейнеров в портах Одессы и Ильичевска[97]

Год	TEU	
	Одесса	Ильичевск
1996	64 611	
1997	51 520	
1998	47 321	
1999	49 780	
2000	69 487	
2001	75 606	79 000
2002	111 175	103 000
2003	158 870	152 000

[95] И в 2001 году обратился к специалисту с мировым именем, компании HHLA с предложением учредить компанию – HPC Ukraine для управления контейнерным терминалом.

[96] Рынок "Седьмой километр", практически полностью состоящий из морских контейнеров, расположенных рядами в два яруса, считается крупнейшим рынком такого рода в Европе, оборот которого до кризиса превышал 20 млн долл. в день.

[97] В 2011 году на долю контейнеров, обрабатываемых в портах Одессы и Ильичевска приходилось 97,76% суммарного грузооборота контейнеров всех украинских портов. Только два других украинских порта имеют значительный показатель грузооборота контейнеров – терминал Трансинвестсервис в Порту "Южный" (также одесский регион) и Порт Мариуполя – главный порт Донбасса на Азовском море, обработавший 10 006 TEU в 2012 г.

2004	201 428	197 000
2005	288 349	291 000
2006	395 564	324 000
2007	523 881	523 766
2008	572 142	670 556
2009	255 461	256 825
2010	351 568	301 508
2011	455 552	298 750
2012	463 088*	257 544*

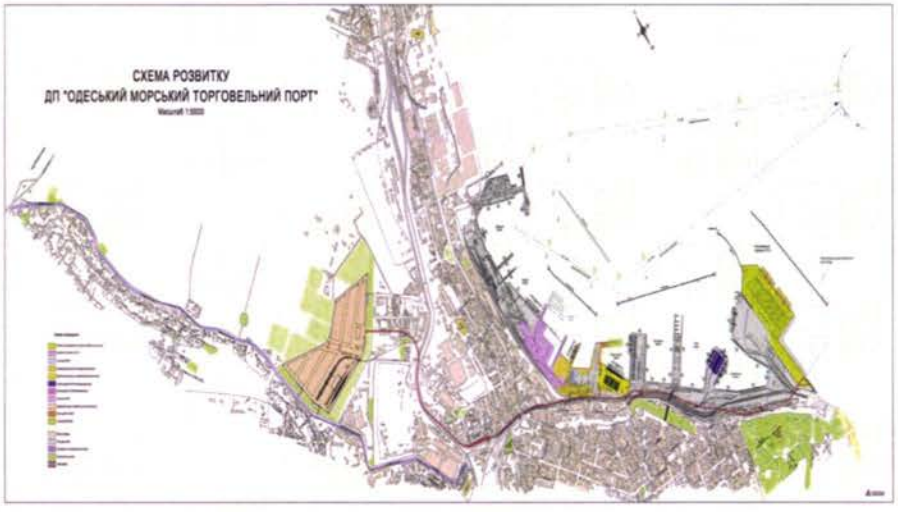
*Предварительные данные.

Может оказаться крайне затруднительным исправление ситуации, сложившейся в результате ранее упомянутого стратегического вакуума и, как следствие, отсутствия генерального плана развития украинской портовой системы.

Исторические упущения имеют и дальнейшие негативные последствия:

- советская модель не приветствовала специализацию портов, и украинские порты по-прежнему придерживаются этой старой многофункциональной модели, от которой давно отказались в других странах, в особенности в ЕС, с тем, чтобы решить задачи экологии и безопасности населения, а также упорядочить определенные промышленные или логистические процессы, сократить их затраты и повысить их эффективность (так, Порт Одессы, помимо контейнеров, обслуживает транспортировку нефти и нефтепродуктов, сжиженного газа, разнообразной твердой и жидкой бестарной продукции, а также стали и других штучных грузов[98])[99];

Иллюстрация 38: План развития Порта Одессы



[98] Растительное масло, жиры, железная и марганцевая руда, чугун в чушках, зерновые, скоропортящиеся продукты, требующие особого температурного режима, такие как рыба и морепродукты, технические масла и т.д.

[99] Это же касается практически всех портов бывших союзных республик ТРСЕКА, в том числе Румынии и Болгарии.

- Источник: В докризисные годы украинской экономики Порт Одессы демонстрировал динамичный рост, а национальные и зарубежные частные инвесторы, предвидя будущее увеличение объемов морской торговли, с готовностью инвестировали в объекты портовой инфраструктуры. Было разработано большое число проектов новых контейнерных терминалов. Некоторые из них были реализованы, как, например, терминал CMA-CGM "Бруклин-Киев" в Одессе вместимостью 200 тыс. TEU, введенный в эксплуатацию в октябре 2008 года, или терминал "Трансинвестсервис" (ТИС) в регионе Порта "Южный" вместимостью 430 тыс. TEU, который начал работать в ноябре 2011 г., другие же были приостановлены вследствие кризиса, как, например, проект терминала на 1 млн TEU в Ильичевском морском рыбном порту.
- К сожалению, украинские власти не принимали активного участия в подготовке этих планов, как и не занимались их координацией или мониторингом.

Впрочем, было ясно, что некоторые допущения, лежащие в основе этих проектов, были абсолютно неправильными: большинство планов отчасти полагались на стабильный рост украинского рынка и отчасти (а в некоторых случаях преимущественно) на рост объемов транзита контейнеров через территорию Украины в соседние страны (главным образом, в Россию) и в другие черноморские порты после перевалки в украинских портах.

Если даже не обращать внимание на множество административных барьеров[100] и высокие затраты на транзит в портах[101], которые сегодня по-прежнему препятствуют нормальному движению грузов через порты и территорию Украины в/из третьих стран, пристальный анализ политики России свидетельствует о том, что после "Оранжевой революции" 2004 года ее задачей стало переключение российских грузопотоков, следующих через зарубежные порты (в особенности украинские) в порты России.

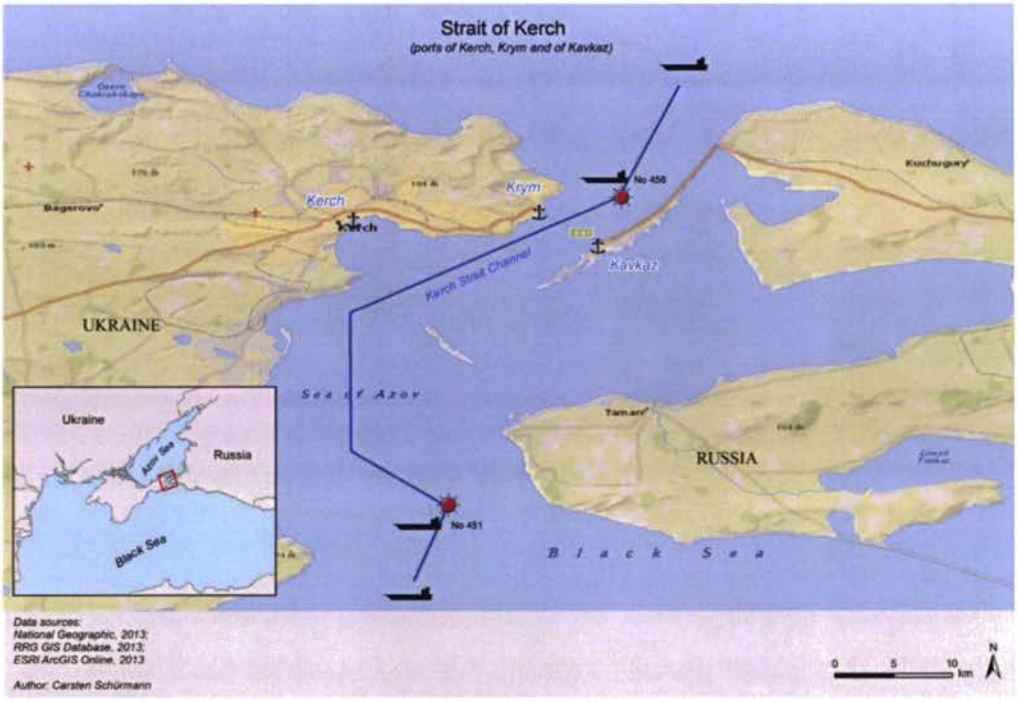
Воплощением этой политики стала модернизация Порта "Кавказ", расположенного на российском побережье Керченского пролива, а также открытие в начале 2009 года прямой ж/д паромной переправы сначала с Болгарией, затем с Грузией (а через Грузию и с ближайшим союзником России на Кавказе – Арменией) с целью переманивания грузопотоков с Украины и ж/д паромных маршрутов, обслуживаемых "Укрферри".

---

[100] Согласно установленным нормам, таможенный досмотр транзитного груза не должен превышать 4 часов. Однако перевозчики, осуществляющие транзит светлых нефтепродуктов из Казахстана – подакцизного груза на Украине, сообщают о гораздо более продолжительных сроках (до нескольких дней), что нивелирует преимущество от предлагаемых УЗ сниженных тарифов на ж/д перевозки вследствие затрат на простой арендуемых ими цистерн.

[101] Например, в начале 2013 г. перевалка угля – основного транзитного груза, как сообщается, обходилась на 5 долл. за т дороже в Порту "Южном", чем в балтийских портах.

Иллюстрация 39: Керченский пролив и местоположение Порта "Кавказ"



В августе 2008 года было принято очередное решение в этом ключе о строительстве крупного международного грузового порта в том же регионе в Тамани. Первый этап строительства должен завершится в 2015 г.[102] [103]

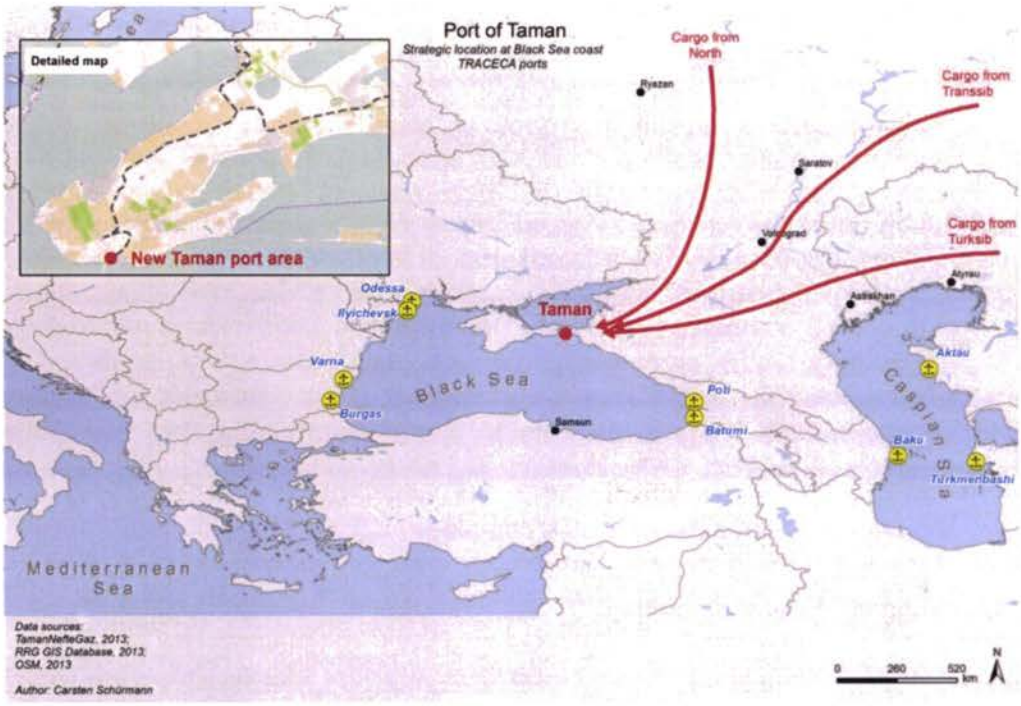
План развития этого нового объекта предусматривает строительство контейнерных терминалов[104].

[102] Общая стоимость проекта запланирована в размере 5,4 млрд. долл., из которых 3,6 млрд. долл. будут профинансированы частными промышленными компаниями. В настоящее время изначальная сумма бюджета пересматривается, поскольку проект подвергся изменениям.

[103] В настоящее время ведется строительства терминала для удобрений, который будет связан с трубопроводом для транспортировки аммиака Тольятти-Одесса.

[104] Андрей Недосеков, на тот момент заместитель министра транспорта, в 2011 г. заявил, что грузооборот Порта Тамани достигнет 35 млн т к 2015 г. и 66 млн т к 2018 г., т. е. "суммарная пропускная способность черноморских портов России (Тамань, Новороссийск и Туапсе) будет достаточной, чтобы обрабатывать все экспортные сухие "южные" грузы без необходимости их перенаправления в украинские порты". Обоснованным представляется предположение о том, что грузы из каспийского региона и Центральной Азии (в особенности из Казахстана, состоящего в Таможенном союзе с Россией), которые сегодня транспортируются через украинские порты, в будущем также будут перенаправлены в Тамань.

Иллюстрация 40: Местоположение Порта Тамани



- Законодательная (таможенная) база Украины до последнего времени (2012 г.) не позволяла судоходным компаниям беспрепятственно осуществлять перевалку контейнеров в украинских портах.

  Кроме того, удачный момент был упущен еще в последние докризисные годы – громадный рост объемов контейнерных грузов в черноморских портах, транспортируемых, главным образом, с Дальнего Востока, способствовал открытию основными морскими перевозчиками контейнеров прямых маршрутов и устранению по возможности необходимости в их перевалке (в наибольшем проигрыше от этого остался Порт Констанцы). Учитывая же двойную выгоду от качества услуг (меньшее время транзита) и большей простоты процедур перевалки и укладки контейнеров на борту, сегодня представляется более логичным осуществлять перевалку в одном из турецких портов Мраморного моря (куда заход так или иначе предусмотрен всеми этими прямыми маршрутами до выхода в Черное море), нежели перевалка в черноморском порту (более того, украинские порты часто не являются первым портом захода в Черном море).

  Неспособность своевременно выполнить такой анализ и скорректировать планы и проекты инвестиций в новую инфраструктуру привела к вложению сотен миллионов долларов в здания терминалов, которые пустуют в нынешние экономически трудные времена[105].

  Одним из угрожающих последствий данной ситуации является ужесточение нездорового соперничества между украинскими портами и терминалами (а

[105] Согласно оценке бывшего исполнительного директора контейнерного терминала ТИС в Порту "Южный", доля пустующих площадей украинских контейнерных терминалов составила 62% в 2011 г. В 2012 году она возросла вследствие двойного негативного эффекта от дальнейшего падения объемов украинского импорта и ввода в эксплуатацию новых объектов.

также между украинскими и соседними зарубежными портами) в попытке урвать заказчиков или грузы друг у друга.

- В отсутствие четкого политического курса, генерального плана и финансовых возможностей отмечается ярко выраженное отсутствие государственного интереса и поддержки второстепенных морских и речных портов, которым удается держаться на плаву с переменным успехом или медленно умирать, составляя, в последней попытке прилечь инвесторов, абсолютно нереалистичные планы развития. Украина унаследовала от СССР портовую систему, которая уже доказала свой избыточный масштаб (например, на Дунае), что может снова повториться (ср. с тем, что сообщалось о политике России в отношении портов). Перебои в грузопотоках и растущие финансовые трудности уже привели к серьезным социальным проблемам в Рени и Ильичевске. Необходимость решения таких вопросов, вероятно, вынудит государство решать где именно концентрировать свои усилия и ресурсы и, таким образом, определить приоритеты. Так или иначе определенность является необходимой предпосылкой для разработки устойчивого плана развития портовой системы Украины. Необходимо вспомнить, что страны ЕС, имеющие протяженную береговую линию (Великобритания, Франция, Испания, Италия) преодолели этот сложный путь несколько десятилетий назад и со временем вполне успешно устранили зачастую болезненные социальные последствия такой политики, обеспечив своим портам большую специализацию и стимулируя развитие новых направлений экономической деятельности с помощью налоговых и других механизмов.

Подводя итог этой теме будет справедливым отметить, что политические распри, раздирающие страну последние 10 лет и тот факт, что экономические субъекты и государственные ведомства (администрации портов, таможенная служба, министерство инфраструктуры) постоянно рассматриваются (в числе многих прочих) в качестве козырей или ставок различными политическими партиями в их борьбе за власть не способствует воцарению благоприятной среды для разработки согласованной и стабильной национальной политики в отношении портов и судоходной отрасли. Новый закон о морских портах, если он будет справедливо и в полном объеме реализован, подкрепляемый политической волей, станет первым шагом и шансом в деле исправления ситуации в отрасли и предвестником глобального пересмотра ролей, обязанностей и полномочий каждого из основных ее участников, включая частный сектор.

3.8.2 Тенденции и объемы перевозок водным транспортом

Динамика грузоперевозок через украинские морские и речные порты за последние 5 лет:

2008 182,4 млн т

2009 162,0 млн т

2010 154,4 млн т

2011 161,6 млн т

2012 160,64 млн т

Совокупный объем похоже стабилизируется, хотя и гораздо ниже докризисных показателей.

В 2012 году структура грузооборота объемом 153,967 млн т у 18-ти государственных и частных морских портов и 6,674 млн т у речных портов была следующей:

Экспорт – 98,257 млн. т, импорт – 16,849 млн т, транзит – 38,783 млн т, каботажные перевозки – 6,752 млн т.[106]

Основная доля (60% или 96,901 млн т) приходится на долю бестарных грузов (уголь, руда, химикаты, минеральные удобрения, сахар и зерновые).

Китай (15,7 млн т в 2011 г.) и Турция (11,3 млн т) являются ведущими экспортными направлениями, тогда как транзитные грузы поступают преимущественно из России и Казахстана.

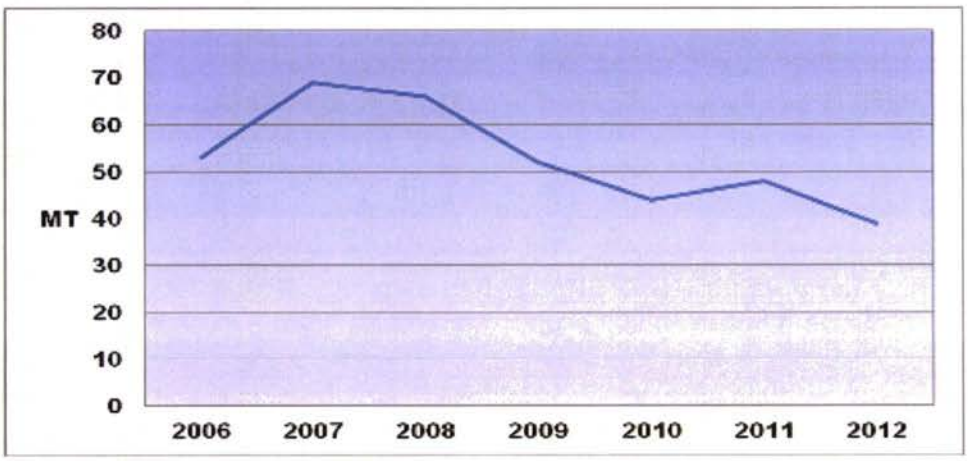
Важной тенденцией является сокращение транзитных грузопотоков (с 69,764 млн т в 2007 г до исторического минимума в менее чем 39 млн т в 2012 г.), которая фактически проявилась еще до наступления кризиса, как видно из Таблицы 21, и вызвана, главным образом, регулярными сокращениями российских транзитных грузов, как показано в Таблице 20.

Таблица 20: Объемы перевозок российских грузов, млн т

Через	2007	2008	2009	2010	2011
Балтийские порты	64,4	71,9	63,6	62,3	69,6
Украинские порты	**52,4**	**44,6**	**37,2**	**28,1**	**28,6**
Российские порты	449,7	454,6	496,4	489,6	503,8
Суммарно	**566,5**	**571,1**	**597,2**	**580,0**	**602,1**

Данные Таблицы 17 свидетельствуют о том, что грузооборот российских портов увеличился на более чем 50 млн т в период с 2007 по 2011 годы, а объемы транзита российских грузов через балтийские порты, после своего падения в 2009-2010 годах, практически вернулись на докризисный уровень (порядка 70 млн т) в 2011 г., что в очередной раз подтверждает долгосрочную политику России, призванную направить грузопотоки в обход украинских портов, а это, по всей вероятности, приведет к дальнейшему сокращению объемов транзитных грузов, обрабатываемых украинскими портами.

Таблица 21: Объемы транзитных грузов украинских портов



При объеме обрабатываемых грузов превышающем 88 млн т (экспорт – 44,990 млн т, импорт – 12,396 млн т, транзит – 30,464 млн т, каботаж – 0,159 млн т) портовый узел одес-

[106] Из которых 4,908 млн т (72,7%) пришлось на долю перевозок внутренними водными путями / перевозок между речными портами.

ского региона (порты Ильичевска, Одессы и Южного) оказался одним из лидеров по обработке морских грузов в 2011 г.

Однако вследствие отсутствия у портов специализации, эти три порта, расположенные на участке протяженностью менее 80 км на черноморском побережье, ведут конкурентную борьбу друг с другом за долю рынка.

Помимо вышеупомянутых портов и речных портов, описываемых в других специальных отчетах по проекту «LOGMOS», в настоящее время интерес для проекта «LOGMOS» представляют следующие морские порты:

- сравнительно небольшие и мелководные порты Скадовска и Евпатории в Крыму, с которыми турецкие и российские судоходные компании организовали регулярные ролкерные перевозки из турецкого черноморского порта Зонгулдак, расположенного в 316 милях[107],
- Ранее упоминавшийся и по большей части пустующий контейнерный терминал ТИС в Порту "Южный"[108], в который в ноябре 2011 года компания Maersk организовала заходы своих рефрижераторных судов, транспортирующих фрукты по собственным маршрутам компании – ECUMED WCSA[109] и где ТИС планирует возвести центр логистики/ хранилище с контролируемым температурным режимом,
- Херсон, имеющий благоприятное географическое положение в 15 км от устья Днепра. Порт, проектная пропускная способность которого составляет 5 млн т, ежегодно в среднем обрабатывает около 3 млн т бестарных и штучных грузов. Порт Херсона не принимает ни одного регулярного рейса. Впрочем, 40% грузооборота порта (идущего преимущественно на экспорт) приходится на зерновые, а еще 40% – на минеральные удобрения и химикаты, которые доставляются в нерасфасованном виде по железной дороге и пакуются в мешки на территории порта. Грузы обоих этих типов в будущем могли бы запросто перевозится в контейнерах. Многие конкурирующие и, вероятно, нереалистичные проекты предусматривают создание на базе порта главного центра контейнерных перевозок по Днепру.

3.8.3 Грузооборот контейнеров

Как уже сообщалась, контейнерные перевозки практически монополизированы портами Ильичевска и Одессы.

Совокупный объем контейнерных перевозок на Украине стабильно рос до 2008 г., достигнув 1,253,928 TEU, после чего резко обвалился в 2009 г. (объемы сократились более чем вполовину) и постепенно восстанавливается с тех пор, однако в 2011 г. этот показатель был все еще ниже на 39% (772 307 TEU) своего значения в 2008 году. Если смотреть на предварительные данные за 2012 год, то ситуация даже несколько ухудшается.

---

[107] Пропускная способность Порта Скадовска составляет порядка 7200 TIR-грузовиков в год, тогда как Порт Евпатории способен обрабатывать 10 000 грузовиков.

[108] В отличие от остальной части Порта Южного, находящегося в государственной собственности, ТИС "Южный" является полностью частным предприятием. Грузооборот ТИС достиг 30 660 TEU в 2012 г., а коэффициент экспорт/импорт составил 1,05.

[109] С середины 2012 года компания MSC выкупает места на этом маршруте.

При том что на долю контейнерных грузов приходится свыше 20% всех грузов, обрабатываемых в Ильичевске и Одессе, их доля в общем грузообороте украинских портов остается скромной – менее 5%.

Это же справедливо и для ролкерных грузов (трейлеры, автомобили, TIR-грузовики) и ж/д паромных перевозок. Впрочем, стремительный рост ролкерных перевозок, стимулируемый принятием и внедрением государственными службами (в частности таможней) процедур, адаптированных к особенностям таких разновидностей транспорта, заслуживает особого внимания (Приложение VI).

Следует также учесть, что до недавних пор как контейнерные, так и ж/д паромные грузопотоки находились под сильным влиянием внешних факторов, всецело находящихся вне сферы влияния портовых администраций и судоходных компаний.

Иллюстрация 41: Вид с воздуха на контейнерный терминал ТИС в Порту "Южный"

Источник: ТИС

Особенности украинского рынка контейнерных перевозок

Пока в середине 2012 года не вступил в действие новый Таможенный кодекс, частые перемены в толковании и применении таможенной службой таможенных правил и процедур под политическим давления, имеющим финансовую подоплеку, привели, как сообщается, к переориентации значительных потоков контейнерных грузов на другие порты, расположенные вне территории Украины (и оцениваемые на уровне 120,000 TEU или 30% совокупного объема импорта Украины и неизвестно какому объему в первом квартале 2012 г.).

По словам представителей отрасли, правительство пыталось ограничить объем импорта с целью сокращения торгового дефицита страны, а таможенной службе было поручено затягивать процедуры таможенной очистки импортируемых грузов. Как сообщают другие, таможня, после того как она досрочно выполняет месячный план по наполнению государственного бюджета и стремясь обеспечить себе "задел" на следующий месяц, использует любые предлоги, чтобы задержать таможенную очистку "лишних" контейнеров до следующего месяца[110] [111]. В течение многих лет огромные и внезапные повышения таможенных

[110] Если же таможня не справляется с выполнением плана, она всячески упрощает процесс таможенной очистки (что, к сожалению, случается редко).

[111] В 2010 году таможенная служба провела физический досмотр 100% импортируемых контейнеров, в 2011 году досмотру подверглись 65%. В начале 2012 года снова 100% контейнеров подверглись инспекции, полностью парализовав операции в Порту Одессы на несколько недель. В настоящее время ситуация кардинально улучшилась: средняя норма на конец 2012 года опустилась до 4% в Одессе и до 17-18% в Ильичевске.

пошлин и сборов, не говоря уже об угрозах, также использовались в качестве инструмента регулирования импорта или наполнения государственного бюджета в чрезвычайных ситуациях[112].

Соглашаясь с тем, что новый Таможенный кодекс способствует многим улучшениям, представители транспортной отрасли также указывают на многие противоречивые его положения, при этом некоторые из его подходов к таможенным процедурам способны оказать однозначно негативный эффект на бизнес. Подробный анализ преимуществ и недостатков Таможенного кодекса не является предметом настоящего отчета. Впрочем, стоит отметить, что устанавливаемые кодексом таможенные процедуры по обращению с оставленными грузами (грузы, невостребованные в течение 90 дней после разгрузки) – ситуация с которыми в прошлом периодически порождала серьезные эксплуатационные проблемы у операторов терминалов и судовладельцев в украинских портах[113] – далеки от оптимальных и однозначно нуждаются в пересмотре.

Как бы там ни было, и как подчеркивают представители отрасли, основной вопрос состоит не столько в положениях нового кодекса, а в том, как он будет реализован на практике.

Очевидно, что череда упомянутых выше непредсказуемых и губительных действий, продолжавшихся многие годы, серьезно подорвала репутацию и испортила имидж портов как у украинских, так и зарубежных торговцев, которые ищут альтернативные маршруты.

Это несомненно привело к потере некоторой части контейнерных грузов, которые были переориентированы на другие порты, а конфигурация цепей поставок была полностью изменена[114].

Похоже на то, что украинские власти допустили ту же ошибку, что и правительства многих других стран, включая и несколько стран ЕС в 1980-е годы, посчитав само-собой разумеющимся, что транспортируемые морем грузы на Украину будут в любом случае поступать в украинские порты. При том что такое допущение весьма справедливо в отношении экспортных грузопотоков Украины в силу природы самих таких грузов (крупные партии тяжеловесной продукции и полуфабрикатов при сравнительно низкой коммерческой стоимости грузов), оно в корне неправильно для импортируемых контейнерных грузов, состоящих, как правило, из легковесных потребительских товаров средней или высокой стоимости.

Таким образом, в интересах украинских портов и министерства инфраструктуры (и, как следствие, всей украинской экономики) провести сравнительный анализ конкурентоспособности (как это широко практикуется частными операторами) с портами, которые явля-

---

[112] К примеру, в 2010 г. пошлина на металлические гвозди и шурупы из Китая была за ночь повышена вдвое, вынудив грузополучателей, у которых десятки контейнеров были "в плавании" на момент принятия этого решения, попросту оставлять свои грузы после их доставки в Одессу.

[113] Контейнеры продолжали храниться на площадях, за которые операторы терминалов, будь то работающие на условиях концессии или на других условиях, продолжали платить аренду порту, не получая никакой платы за хранение, а судоходные компании не могли использовать собственные или арендуемые контейнеры иногда на протяжении нескольких лет.

[114] Так, компания "Спортмастер", ведущий российский розничный торговец спортивной одеждой и аксессуарами, которая использовала Порт Одессы в качестве своей логистической платформы для рынков Украины, Белоруссии и России, прекратила сотрудничество с портом после того, как ее контейнеры без всякой уважительной причины задерживались в порту таможней на протяжении трех месяцев. Теперь компания направляет свои контейнеры, следующие с Дальнего Востока, в Порт Гамбурга, который стал новым центром дистрибуции компании.

ются или могут в будущем составить им конкуренцию в обслуживании главных маршрутов украинского импорта[115].

Проще говоря, такой сравнительный экономический анализ должен предусматривать оценку времени доставки из порта до "двери" (включающего время транспортировки из порта отправки, стоянку в порту разгрузки и доставку по суше из порта разгрузки до мест назначения груза), транспортные расходы и другие прямые и непрямые издержки.

Сегодняшнюю ситуацию можно вкратце охарактеризовать следующим образом:

- основной маршрут импорта на Украину (как и в другие европейские страны) берет свое начало на Востоке (главным образом, в Китае) и следует на Запад,
- крупнейшие рынки расположены в северной части Европы, где имеется гораздо большее количество еженедельных магистральных маршрутов с Дальнего Востока в североевропейские и балтийские порты, чем маршрутов в порты Средиземного и Черного морей, а используемые на первых маршрутах суда имеют большую вместимость и скорость: так, время в пути на маршруте AE10 компании Maersk с Дальнего Востока в Европу Шанхай-Гданьск (12 994 морских миль) в точности соответствует продолжительности (32 дня) ее же рейса AE3[116] в Черное море из Шанхя в Одессу (9674 морских миль) (см. схемы маршрутов и время в пути в Приложении VII). Более того, грузовместимость судов, курсирующих на маршруте AE10, составляет от 13 000 до 15 500 TEU[117], тогда как обслуживающие AE3 способны в среднем перевозить 6500 TEU[118],
- разница для грузов, следующих с Дальнего Востока в Северную Европу, и тех, что следуют оттуда же в Средиземное/Черное море колеблется в районе всего 300 долл/TEU,
- Затраты на обработку груза в терминале и транзитные сборы в Гданьске[119], балтийском порту, расположенном ближе всех к границе Украины, составляют около 200 евро за контейнер, что вдвое (или даже больше) дешевле тарифов украинских портов (по данным за 2012 г.),
- В Европе функционирует большее число маршрутов контейнерных блок-поездов, сокращающих время доставки и оптимизирующих сообщение различных портов со странами Центральной Европы за счет большого количества ж/д узлов. Это означает, что торговцы все в меньшей степени вынуждены полагаться на определенный маршрут и могут выбирать различные маршруты доставки,

---

[115] Так, министерство инфраструктуры может с пользой регулярно собирать релевантную информацию, предоставляемую различными государственными частными субъектами отрасли (администрациями портов, операторами терминалов, автоперевозчиками, железной дорогой, судовыми агентами, экспедиторами и т.д.), обрабатывать ее и распространять среди представителей отрасли, организовывать "круглые столы", учреждать рабочие группы для решения задач, представляющих интерес для отрасли в целом, информировать правительство о мерах, полезных или необходимых для обеспечения конкурентоспособности украинских портов.

[116] Обслуживается совместно с CMA-CGM.

[117] Маршрут AE10 был организован в 2010 году и обслуживался судами вместимостью 8000 TEU.

[118] В любом случае суда класса E компании Maersk вместимостью 15 000 TEU нельзя использовать на черноморских маршрутах из-за ограничений по высоте в 58 м у мостов, проходящих в Стамбуле над Босфорским проливом. Они также не смогли бы ни заходить в украинские порты из-за своей осадки в 14,5 м, ни обслуживаться контейнерными терминалами из-за длины, равной 397 м.

[119] Вся информация касательно Гданьска в равной степени относится и к литовскому Порту Клайпеды.

учитывая экономические соображения без какой-либо связи с географической логикой.

Одним из главных транспортных узлов Восточной Европы является "Евротерминал" в городе Славкув (в 28 км от Катовице). Он имеет сообщение как с европейской ж/д сетью, так и с российской сетью железных дорог по одноколейной "Польской ширококолейной металлургической линии" (более известной под своей польской аббревиатурой LHS), тянущейся на более чем 400 км до польско-украинской границы и через Ягодин и Ковель обеспечивающей сообщение с Киевом (ж/д терминал "Лиски") – крупнейшим на Украине потребительским регионом, удаленным от первоначальной точки маршрута на 893 км.

"Адриатический поезд", следующий из Копера через Вену, раз в неделю выполняет рейс в "Евротерминал".

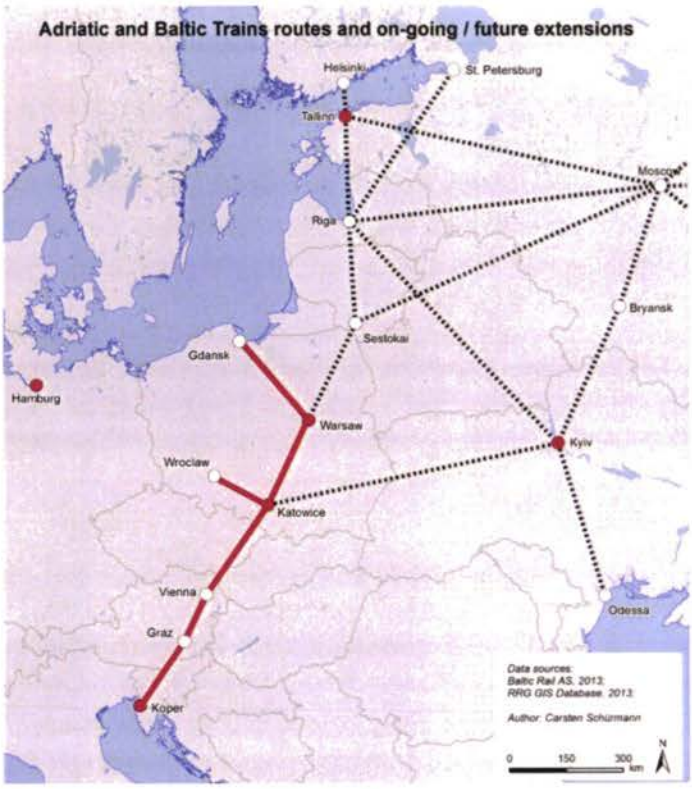
Время в пути составляет 38 часов. "Балтийский поезд" трижды в неделю совершает 20-ти часовой рейс в "Глубоководный контейнерный терминал Гданьска". Оба эти поезда эксплуатируются европейским подразделением компании Rail World Inc., Чикаго.

- Очевидно, что ж/д транспортировка контейнеров из Копера в Киев (на расстояние в 1701 км) или из Гданьска через Катовице (1500 км) обходится, вероятно, в 3-4 раза дороже, чем их доставка грузовиками из Одессы (479 км). Аналогично этому, разгрузка содержимого 40-футовых контейнеров в Клайпеде и перевалка грузов в трейлеры объемом 100 м^3 или в автопоезда объемом 120 м^3, следующие в Киев, несомненно является более затратным делом, чем перевозка тех же контейнеров грузовиками из Одессы напрямую в столицу Украины.
- Время транспортировки также определенно дольше в обоих случаях. Однако главной проблемой являются не транспортные затраты или время доставки (фиксированные в случае Копера, Гданьска и Клайпеды).

Главная проблем, связанная с украинскими портами, проистекает из непредсказуемости процесса таможенной очистки, а именно:

- неофициальных платежей, размер которых зависит от "аппетита" таможенников и политических факторов, о которых упоминалось выше,
- задержек, приводящих к растущему демережду и расходам на хранение в порту и, что самое главное, значительному росту складских расходов.

Иллюстрация 42: Существующие и планируемые маршруты "Адриатического" и "Балтийского" поездов



Как поясняют основные поставщики логистических услуг на Украине, их выбор порта разгрузки и маршрута доставки импортируемых грузов, в особенности потребительских товаров – основного груза при контейнерных перевозках, всецело продиктован данной проблемой с таможенной очисткой: примеру, гораздо дешевле (как официально, так и неофициально) "растаможить" вместительный грузовик (прибывший из Клайпеды) чем два 40-футовых контейнера в любом украинском сухопутном или морском пропускном пограничном пункте.

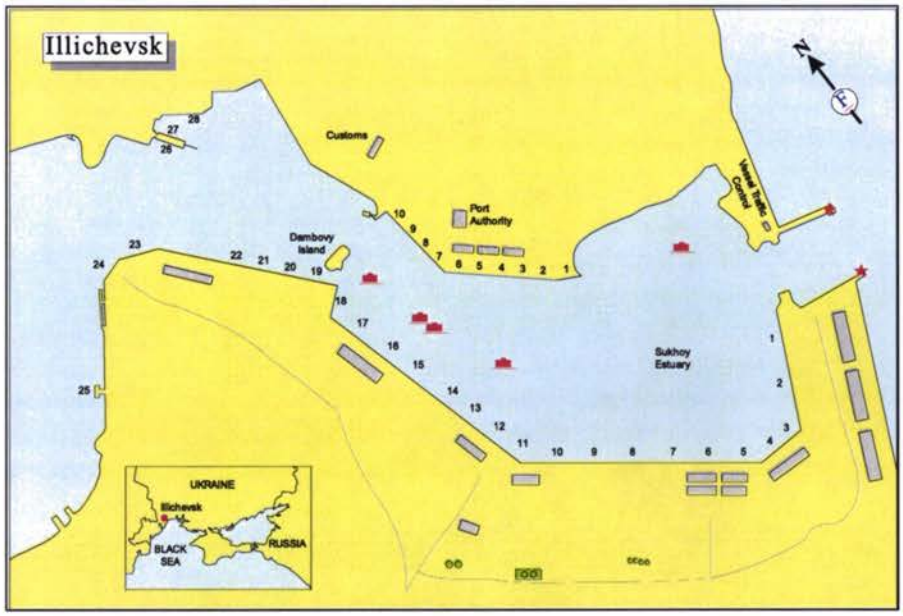
Новый Таможенный кодекс Украины, вступивший в силу 1-го июня 2012 года, решает эту проблему таким образом, что теперь таможенную очистку можно пройти на всей таможенной территории Украины, не зависимо от места государственной регистрации получателя груза (за исключением случаев, специально оговоренных в кодексе). Данное обстоятельство, а также смещение акцента регуляторной и надзорной функции с пропускных пограничных пунктов на таможенные пост-аудиты должны (и призваны) породить своего рода конкуренцию между пропускными пограничными пунктами и, таким образом, способствовать выравниванию/гармонизации процедур. В принципе, практика импорта товаров через зарубежные порты и сухопутные пропускные пограничные пункты не должна более быть выгодней поставки грузов через украинские порты. Многое будет зависеть от того, как таможенная служба реализует положения этого кодекса.

3.8.4 Основные морские порты ТРАСЕКА

3.8.4.1 Ильичевск

Ильичевский морской торговый порт (ИМТП) способен ежегодно обрабатывать 4,5 млн т ж/д грузов, 10 тыс. грузовиков и 250 тыс. легковых автомобилей.

Иллюстрация 43: Порт Ильичевска



Объем ролкерных перевозок стабильно растет: в 2012 году ИМТП принял около 122 тыс. транспортных средств (на 12,65% больше чем в 2011 г.), включая 19 267 TIR-грузовиков (на 66,.57% больше чем в 2011 г.[120]).

В настоящее время пропускная способность порта составляет 1 150 000 TEU; вместимость площадок для хранения – 18 тыс. груженных контейнеров, 8 тыс. порожних контейнеров и 606 контейнеров-холодильников.

Ильичевский морской рыбный порт (ИМРП, частный терминал на участке в 40 га) проводит модернизацию и осуществляет работы по увеличению длины и глубины причалов № 2, № 3 и № 4 глубиной 15 м и длинной 296,4 м, 290 м и 390 м, соответственно. ИМРП планировал построить терминал на 1 млн TEU, но, возможно, приостановил реализацию этого проекта вследствие неблагоприятной рыночной конъюнктуры. В настоящее время ИМРП способен обеспечить хранение 7 тыс. TEU и 300 контейнеров-холодильников.

При общей длине причалов 6 тыс. м, располагая 575 тыс. м^2 под площадки открытого хранения и 28 тыс м^2 складских площадей, а также благодаря своему расположению в сельской местности с очень низкой плотностью населения, Порт Ильичевска имеет все шансы и возможности на то, чтобы однажды превратиться в крупнейший порт Украины.

ИМТП имеет сертификат соответствия требованиям стандартов экологического менеджмента ISO 14001-2004, профессиональной безопасности и охраны труда OHSAS 18001, управления качеством ISO 9001-2000, а также соответствует требованиям Кодекса по охране судов и портовых средств (ISPS).

[120] Такого многообещающего результата удалось добиться во многом благодаря открытию маршрута из Хайдарпаши компании Stena SeaLine.

Иллюстрация 44: Порт Ильичевска: причал № 28 и обе площадки хранения ролкерных грузов

Источник: Порт Ильичевска

Таблица 22. Параметры причала

Терминал 1		Длина причала (м)	Максимальная осадка (м)	Грузооборот TEU/г
Причал	**Типы судов**			
1	Контейнеровоз (до 6000 TEU)	306	13,0	300 000
3	Контейнеровозы (до 5000 TEU)	200	13,5	
4	Контейнеровозы (до 5000 TEU)	120	13,5	850 000
5	Контейнеровозы (фидерные)	155	13,0	
6	Контейнеровозы (фидерные)	181	13,0	
Терминал 3				
Причал				
26	Комбинированные ж/д паромы (русская колея)	210	9,6	
27	Комбинированные ж/д паромы (русская колея)	210	9,6	
28	Ro-Ro	270	9,6	
Рыбный порт				
1	Контейнеры	154	11	
2-3	Контейнеры	240	11	

Судоходные маршруты

Порт Ильичевска обслуживает следующие регулярные маршруты:

Ж/д паромная переправа

- Совместный маршрут Укрферри-Navibulgar в/из Турции, Болгарии и Грузии (a)[121]

Ролкеры и автомобилевозы

- Маршрут компании Stena SeaLine в Хадарпашу и Деринс (перевозка TIR-грузовиков) (a)
- Маршрут Neptune в Турцию, Средиземное море Med (PCC, PCTC) (a)
- Маршрут Cenk Group в Турцию (PCC) (a)

Контейнеровозы

- Соглашение о партнерстве (VSA) между CMA и Maersk на маршрутах с/на Дальний Восток[122] (b)
- VSA между COSCO, Wan-Hai, PIL, K-Line, Yang-Ming, CSCL на маршрутах с/на Дальний Восток (b)
- Маршрут APL с/на Дальний Восток (b)
- Фидерный маршрут CMA в другие черноморские и средиземноморские порты (a)
- Фидерный маршрут Maersk в Болгарию, Средиземное море (a)
- Фидерный маршрут MSC в Турцию (a)
- Каботажный маршрут ZIM в Болгарию, Турцию и Средиземноморье (a).

[121] Маршруту также предусматривает перевозку грузовиков и контейнеров.

[122] С ноября 2012 г. компания Maersk использует на этом маршруте суда вместимостью 8000 TEU (вместо судов вместимостью 6500 TEU).

Иллюстрация 45: Комплекс ж/д паромной переправы в Порту Ильичевска

Источник: Порт Ильичевска

Кроме того, порт обслуживает нерегулярные/разово зафрахтованные суда различных типов ("река-море", суда для перевозки генеральных, тяжеловесных грузов), производит разгрузку и погрузку негабаритных и тяжеловесных грузов, строительных материалов и других штучных грузов, транспортируемых на/из Украины, используя для этого те же пути сухопутного сообщения, что и для регулярных маршрутов.

Интермодальные мощности

Порт обслуживается двумя ж/д станциями ("Ильичевск" и "Ильичевск-паромная") и имеет 6 подъездных колей.

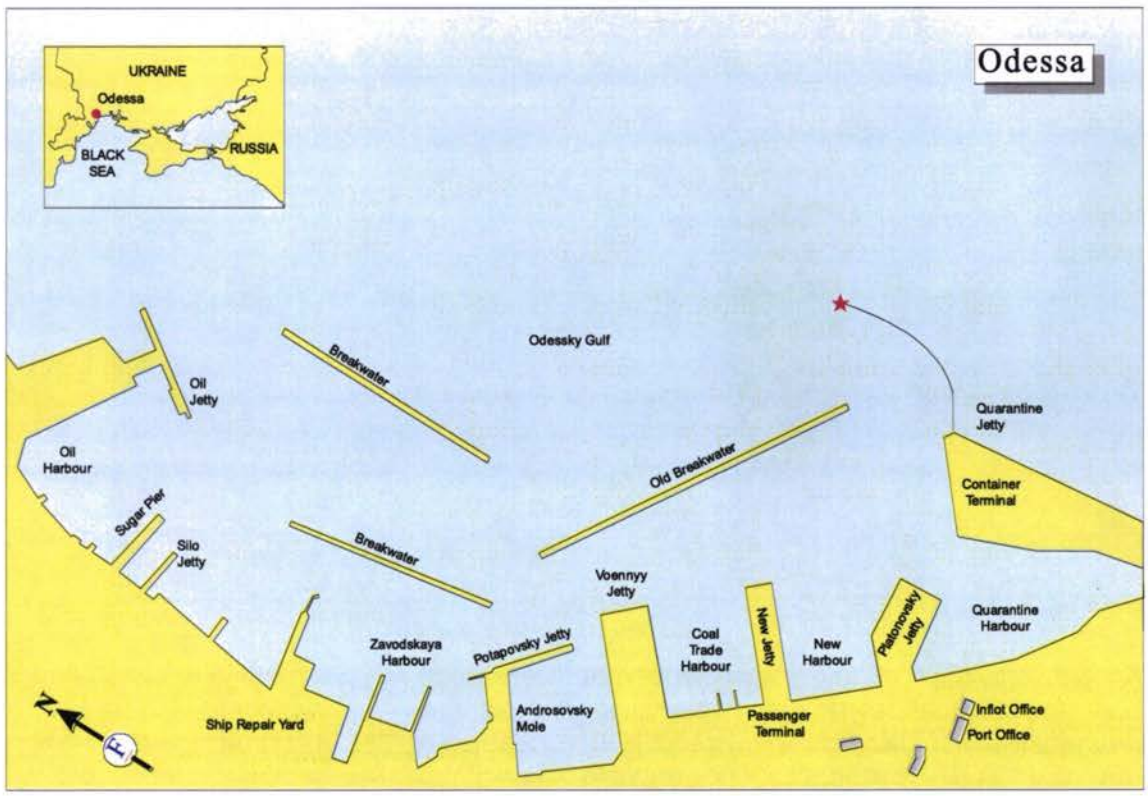
Пропускная способность обеих ж/д станций составляет 1960 вагонов в день. Этот показатель считается достаточным для текущих и прогнозируемых грузопотоков.

Что касается автомобильного сообщения, порт имеет 5 подъездных автодорог, однако их пропускная способность ограничена подъездной автодорожной инфраструктурой Ильичевска. В 2008 году ЕБРР санкционировал финансирование ее реконструкции. Вместе с тем потребуются дальнейшие работы по улучшению сообщения порта, в особенности ролкерного терминала с национальной сетью автодорог.

3.8.4.2 Одесса

Порт Одессы расположен в центре 5-го по величине города Украины, который также имеет статус главного промышленного и торгового узла и одной из основных туристских достопримечательностей страны (в Одессе находится крупнейший морской пассажирский терминал Украины, который также является одним из крупнейших пассажирских терминалов Черного моря, позволяющий обслуживать 4 млн пассажиров в год).

Иллюстрация 46: Порт Одессы



Таким образом, участок порта площадью 141 га не имеет возможности расширения. Впрочем, рядом с "Сухим портом Евротерминал" имеется участок в 50 га, пригодный для выполнения береговых операций и дальнейшего расширения порта (Иллюстрация 38).

Порт Одессы не имеет ж/д рампы, как и не обслуживает регулярные ролкерные маршруты, однако ролкерный причал был введен в эксплуатацию в конце 2009 г.

После обретения Украиной независимости в 1991 году и последовавшего за этим экономически крахом и коллапсом украинской судоходной отрасли, администрация Порта Одессы разработала подход на основе западных моделей и делала все возможное для его внедрения на фоне крайне ограниченных ресурсов и зачастую против воли и видения некоторых представителей истеблишмента.

Усилия были сосредоточены на налаживании тесного сотрудничества с частным сектором с целью привлечения инвестиций в порт со стороны национальных и зарубежных операторов. Одним из взаимовыгодных достижений стала передача[123] в июле 2001 года права эксплуатации контейнерного терминала, расположенного на участке в 14,5 га у причала № 2 на Карантинном молу, немецкому оператору HPC[124].

Порт Одессы имеет сертификат соответствия требованиям стандартов управления качеством ISO 9001-2008 и экологического менеджмента ISO 14001-2004, а также соответствует требованиям Кодекса по охране судов и портовых средств (ISPS).

Обработка контейнеров

[123] От американского оператора Ceres Terminal.

[124] По концессионному соглашению сроком до 2044 г.

Осуществляется дальнейшее расширение контейнерных терминалов и площадок хранения контейнеров. Некоторые из планов, реализуемых или разрабатываемых в данном направлении:

- В октябре 2008 г. введен в эксплуатацию терминал "Бруклин-Киев" компании CMA-CGM[125].
- Расширение терминала на Карантинном молу, проводимое HPC (правая часть Иллюстрации 47).

Это масштабный инфраструктурный проект с бюджетом в более чем 300 млн долл., финансируемым частично Международной финансовой корпорацией[126] (34 млн долл.) и частично за счет займа в 14 млн долл., в 2011 г. предоставленного компанией HHLA, долгосрочным партнером DEG[127].

Предполагается выполнить следующие инженерные работы на объекте:

- Углубление дна на площади 65 га;
- Осушение участка площадью 19,3 га[128];
- Сооружение волнореза протяженностью 900 м;
- Строительство подъездной дороги протяженностью 450 м;
- Сооружение двух причалов общей длиной 650 м и глубиной 15 м, оборудованных 6 контейнерными кранами.

Иллюстрация 47: Компьютерный коллаж вида на Карантинный мол по окончании проекта

Источник: HPC Ukraina

[125] Оборудованный двумя портальными кранами грузоподъемностью 50 т. Площадка для складирования имеет площадь в 2,8 га.

[126] Подразделение Всемирного банка.

[127] Deutsche Investitions- und Entwicklungsgesellschaft mbH – подразделение немецкого банка развития KfW (Kreditanstalt für Wiederaufbau), собственниками которого являются федеральное правительство (80%) и федеральные земли Германии (20%).

[128] Как сообщалось ранее, вопрос права собственности на этот участок рассматривается несколькими заинтересованными сторонами (HPC, Портом Одессы, городской администрацией, министерством инфраструктуры и т.д.).

Проектная пропускная способность нового терминала составляет 600 тыс. TEU. Он сможет принимать суда длиной до 323 м, шириной 42,8 м и осадкой с грузом 14 м. Строительство планируют завершить до 2014 г., что позволит НРС нарастить свои возможности по обработке контейнеров до 1 300 000 TEU (что вчетверо больше объема, обработанного в 2011г. – 308 000 TEU).

Однако в ближайшей перспективе это расширение видится НРС, главным образом, как возможность устранить проблему с заторами, в особенности в зимнее время, когда Босфорский пролив может быть закрыт для навигации в течение нескольких дней из-за тумана, после чего график движения судов сдвигается, и они выстраиваются в очередь на швартовку. Дальнейшие планы развития были приостановлены вследствие мирового финансового кризиса.

Иллюстрация 48: Терминал НРС в Порту Одессы

Таблица 23. Параметры причала

Контейнерный терминал	Типы судов	Вместимость	Длина причала (м)	Максимальная осадка (м)	Грузооборот TEU/г
Терминал НРС					
Причал					
2	Контейнеровозы (до 5000 TEU)	13 500 TEU плюс 400 контейнеров-холодильников	310	13,0	650 000
3	Контейнеровозы (1500-2000 TEU)		230	11,8	
4	Контейнеровозы (1500-2000 TEU)		270	11,5	
Терминал "Бруклин-Киев"					
42	н/д	4823 TEU плюс 328 контейнеров-холодильников	225	13,5	200 000
43			255	13,5	

Объемы ролкерных перевозок

Небольшой паромный терминал обслуживал ролкерно-пассажирский маршрут в Стамбул компании "Укрферри". Рейсы по маршруту были приостановлены в 2010 г.

В том же году порт принял решение развивать направление ролкерных перевозок, и автомобилевоз из Турции с 630 пассажирскими автомобилями Hyundai на борту впервые зашел в порт в феврале 2010 г.

Первый этап строительства ролкерного терминала был завершен в сентябре 2010 г., после чего начались его тестовая эксплуатация. Впрочем, нерешенными остаются несколько технических таможенных моментов, урегулирование которых позволило бы сократить время пребывания судна в Порту Одессы до 6-8 часов, а также наладить регулярное сообщение со Стамбулом. Основным участником данного проекта является частный оператор "Сухого порта Евротерминал", способный предоставить необходимые площадки хранения, парковку и территорию для таможенного оформления на оборудованном пропускном пограничном пункте, который расположен в нескольких километрах от ролкерной рампы.

Судоходные маршруты

Порт Одессы обслуживает следующие регулярные маршруты:

Контейнеровозы

- Соглашение о партнерстве (VSA) между CMA и Maersk на маршрутах с/на Дальний Восток (b)

- G6 Alliance (American Preisdent Lines, Hapag-Lloyd, Hyundai Merchant Marine., Mitsui O.S.K. Lines, Nippon Yusen Kaisha, Orient Overseas Container Line) с/на Дальний Восток (b)
- VSA между Wan-Hai и PIL на маршруты с/на Дальний Восток (b)
- Фидерный маршрут CMA в другие черноморские и средиземноморские порты (a)
- Фидерный маршрут Maersk в Болгарию, Средиземное море (a)
- Фидерный маршрут MSC в Турцию (a)
- Каботажный маршрут ZIM в Болгарию, Турцию и Средиземноморье (a)
- Каботажный + фидерный маршрут UFS-Arkas в Румынию, Болгарию и Средиземноморье (a)
- Каботажный маршрут Admiral Container Lines в Турцию, Средиземное море (a)

Принятые законодательные поправки способствуют наращиванию объемов перевалки грузов. С марта 2012 также разрешена перевалка опасных грузов IMO[129] (перевалка подакцизных грузов по-прежнему затруднена). Таким образом, на сегодняшний день CMA-CGM – единственная компания, занимающаяся перевалкой грузов в Порту Одессы (около 10 тыс. TEU в 2012 г. преимущественно порожних контейнеров).

Впрочем, перспектива развития этого направления деятельности в большом масштабе остается туманной.

Интермодальные мощности и сухопутное сообщение

Порт имеет одну подъездную ж/д колею (720 вагонов в день), ведущую на сортировочную станцию. Ж/д станция функционирует практически на пределе своей пропускной способности (при максимальной пропускной способности в 12 составов в день ныне она ежедневно обслуживает 10 составов). В настоящее время отсутствует возможность расширения ж/д инфраструктуры и наращивания объема операций по причине нехватки площадей в порту или поблизости от него.

Заказчики отказываются пользоваться услугами терминала компании "Лиски", расположенном на ж/д станции "Усатово-1", ссылаясь на его чрезмерную удаленность от порта, а также низкое качество услуг и неконкурентные тарифы.

Ж/д перевозки осложнены целым рядом неблагоприятных факторов:

- медлительность перевозок – они определенно слишком медленны для контейнерной торговли, учитывая сравнительно небольшое расстояние, которое требуется преодолеть по территории Украины (перевозка контейнера из Одессы в Киев на расстояние 479 км занимает 24 часа);
- "Укрзализныця" (УЗ), национальная железнодорожная компания Украины, не блещет своей репутацией в отношении краж грузов из товарных составов. Более того, как сообщается, механизм принятия компанией на себя обязательств весьма путанный, и получение компенсации является непростой задачей. По этой причине заказчики используют ж/д перевозку только для тяжеловесных контейнеров и (или) при перевозки товаров низкой стоимости;

[129] "Опасные грузы IMO" – это грузы, которые согласно классификации Международной морской организации считаются опасными или требующими специальных мер предосторожности.

- Часто непредсказуемая продолжительность процедуры таможенной очистки препятствует предварительному (своевременному) заказу перевозчиками ж/д платформ. С другой стороны этот фактор мешает организации УЗ движения блок-поездов;
- УЗ (и ее аффилированная компания "Лиски") считаются монополистами, не учитывающими требования и пожелания работающих в порту операторов. Хотя терминалы и подают ежедневные планы администрациям порта и ж/д станции Порта Одессы, платформы предоставляются несколько беспорядочно, что приводит к излишним перемещениям ненужных платформ и создает заторы на подъездных колеях терминалов;
- Положение еще более усугубилось с т. н. "приватизацией" подвижного состава УЗ в 2011-2012 годах. Сейчас в эксплуатации находятся платформы двух типов – принадлежащие УЗ (сравнительно старые) и "частные" платформы компании "Лиски" (новее и большей грузоподъемностью – 71,2 т), аренда которых обходится примерно на 20% дороже платформ УЗ. По этой причине нельзя погрузить любые контейнеры на платформы "Лиски", а только те, на которые у перевозчика заключен договор с компанией.

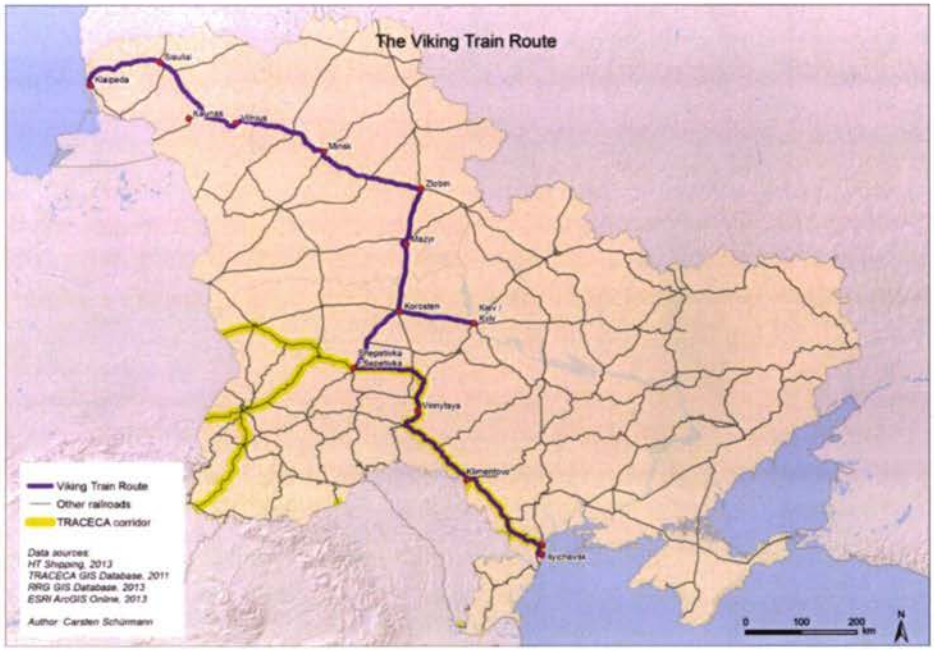
На долю транзитных контейнеров приходится 5-8% совокупного грузооборота контейнеров в Порту Одессы. Основными получателями/отправителями являются Белоруссия, Молдавия и Россия; объемы грузооборота контейнеров со странам ЕС совершенно незначительны.

Белоруссия имеет значительный потенциал с оптимизацией в 2012 году перевозок блок-поездом "Викинг"[130] за счет введения фиксированных тарифов, впрочем пока что особых успехов не отмечается из-за отсутствия должного упреждающего маркетинга и не особой адаптивности операторов поездов. Часто оказывается дешевле и быстрее доставить экспортируемый груз из Белоруссии навалом и поместить в контейнеры уже в Одессе.

[130] Блок-поезд "Викинг", осуществляющий перевозку грузовиков и контейнеров, является совместным проектом железных дорог Литвы, Белоруссии и Украины, стартовавшим в 2003 году. Его операторами на Украине является подразделение УЗ "Лиски", подразделение РЖД "Трансконтейнер Украина" и АО "ПЛАСКЕ". Поезд "Викинг" курсирует по неизменному расписанию по маршруту Клайпеда-Ильичевск через Вильнюс, Минск и Киев. Полная длина маршрута составляет 1734 км. Перевозки осуществляются по государственным сниженным тарифам, совместно согласованным ж/д компаниями, и по неизменному расписанию.

В проекте успешно реализованы передовые технологические инновации (электронные печати, электронные декларации, GPS-GSM-слежение). Он также является одним из лучших региональных примеров того, насколько хороших результатов позволяет добиться здравое и открытое многостороннее сотрудничество (благодаря работе межнациональных рабочих групп из представителей таможенных служб, администраций железных дорог и портов, процедуры пересечения украино-белоруской границы и белорусско-литовской границы суммарно занимают всего 30 минут). Впрочем, достичь коммерческих целей, поставленных инициаторами, проекту не удалось – грузы перевозятся либо в/из Клайпеды в Минск, либо в/из Ильичевска в Минск, а не по всему маршруту Ильичевск-Клайпеда.

Иллюстрация 49: Маршрут блок-поезда "Викинг"



Также вследствие нехватки контейнеров в Белоруссии грузы часто перевозятся в контейнерах Белорусской железной дороги, после чего грузы необходимо перегружать в другие контейнеры в порту[131].

Как бы там ни было, принятое в начале 2012 года операторами поезда решение об организации трех регулярных рейсов в неделю и привлечении всех контейнерных грузов к перевозке поездом "Викинг" (а не только транзита), направляемых из Украины в Белоруссию и Литву и в обратном направлении, оказалось успешным. Объемы грузоперевозок несомненно возросли, но, что примечательно, существенно возросли объемы транзитных грузов, перевозимых этим поездом.

Таблица 24: Объемы грузоперевозок блок-поездом "Викинг" по Украине (TEU)

	2008	2009	2010	2011	2012
Всего перевезено	6 070	6 012	4 083	3 585	13 885
Общее кол-во только груженных	3 619	3 759	3 091	2 384	9 167
Общее кол-во груженных в/из Одессы	610	170	232	450	3 944

[131] Одним из основных видов грузов являются знаменитые трактора "Беларус" и детали к ним, изготавливаемые на Минском тракторном заводе (МТЗ). 80% этой продукции транспортируется через Клайпеду, Одесса находится на втором месте. Этому грузопотоку, равно как и другим, может грозить опасность после того, как президент Белоруссии Александр Лукашенко, столкнувшись с жесткими санкциями со стороны ЕС и находясь в непростой ситуации с поставками нефти из России, в ноябре 2012 года объявил, что весь белорусский экспорт будет перенаправлен в российские порты. Как считают политические аналитики, в этот раз президенту Лукашенко может не остаться ничего другого, как сдержать свое обещание, ранее данное им в 2004 году президенту Путину.

Что касается автомобильного сообщения, то порт имеет один главный въезд (125 автомобилей в день) и пять дополнительных (технологических) въездов. Основная подъездная дорога длиной 6,4 км имеет 2 полосы, была построена в период с 1996 по 2009 годы за 109 млн долл и включает в себя эстакаду протяженностью 516 м и высотой 54 м, соединяющую порт с "Сухим портом Евротерминал" и разгружающую городские улицы от большегрузных автомобилей. Проектная пропускная способность дороги составляет 3000 грузовиков в день, что эквивалентно 2,5 млн TEU в год. Нерешенной остается задача альтернативной подъездной дороги на случай, если автодорога будет временно нефункциональна, поэтому потребность в организации наземного ж/д сообщения и, как следствие, сухого ж/д порта, имеет критическое значение.

Транспортная эстакада "Сухого порта Евротерминал" (начало строительства – 1996 г., завершение – 2009 г., общая протяженность – 6,4 км, ширина – 11,5-14,8 м) названа в честь бывшего начальника Порта Одессы Николая Павлюка. Сооружение эстакады обошлось в 109 млн долл. Основная ее задача – разгрузить улицы от большегрузных автомобилей, преимущественно контейнерных грузовиков, улучшить экологическую ситуацию в районе Пересыпь и обеспечить автомобильное сообщение терминала с кольцевой дорогой. В начале 1990-х ситуация с автомобильным движением в порту была катастрофической: дорога от порта до улицы Приморской вся была заполнена TIR-грузовиками. Тогда администрация Порта Одессы решила построить отдельную дорогу для контейнерных грузовиков. Тендер на строительство выиграла итальянская компания Tegola Canadese.

В 2005 году было учреждено ООО "Евротерминал" для реализации проекта крупного центра логистики – сухого порта на участке площадью 50,2 га, расположенном в 5 км на северо-запад от морского порта, сообщение с которым должна была обеспечивать дорога и вышеописанная эстакада. Реализация проекта стала возможной благодаря тесному сотрудничеству между государственными органами, городской администрацией Одессы, администрацией порта, частными инвесторами и ЕБРР.

Работы по проекту еще продолжаются, а окончательный ввод объекта в эксплуатацию ожидается в 2015 году. Проект был выбран в качестве одного из двух возможных мест расположения Международного центра логистики в рамках финансируемого ЕС проекта "Международные центры логистики для западных стран СНГ и Кавказа".

Первоначально "Евротерминал" задумывался как буферная зона порта, обеспечивающая работу различных терминалов за счет устранения проблемы нехватки площадей для хранения и обработки грузов и интенсивного дорожного движения на территории порта. Таким образом, на первом этапе работа была сосредоточена на строительстве парковки для TIR-грузовик на 400 мест на территории 5 га, оборудованной всем необходимым для грузовиков и водителей, въезжающих и выезжающих из порта, а также на оборудовании депо порожних контейнеров. В настоящее время ведутся работы по расширению площади данного объекта.

В первой половине 2012 года наконец завершилось продолжавшееся несколько лет обустройство пункта таможенного досмотра, и теперь на территории терминала допускается хранение также и груженных контейнеров.[132]

Этот прогресс позволил компании HPC перенести все свои таможенные процедуры из переполненного порта на территорию "Евротерминала". Разместив на соей территории представителей других государственных служб, "Евротерминал" на сегодняшний день

[132] Компания рассчитывает, что сможет обрабатывать 1 млн TEU в год после окончательного ввода терминала в эксплуатацию.

функционирует фактически в режиме "единого окна" для перевозчиков и коммерсантов. "Евротерминал" де-факто превратился в пропускной пограничный пункт. Впрочем, данный статус требует подтверждения полномочным органом.

Второй этап проекта предусматривает обустройство участка под логистическую деятельность и операции. Данный этап, в ходе которого планируется осушить большую заболоченную территорию бывших городских отстойников, пока находится в подготовительной фазе, и окончательное решение по нему еще не принято.

В любом случае необходимо подчеркнуть, что одной из главных предпосылок успешного развития проекта в целом является обеспечение сообщения участка с автодорожной и железнодорожной сетью Украины. Движение по существующей подъездной дороге затруднено (она также обслуживает близлежащие жилые массивы) и поэтому представляется недостаточной для прогнозируемого грузооборота. Также отсутствует ж/д сообщение с участком, хотя функционирующая ж/д ветка проходит всего в нескольких сотнях метров.

Финансирование строительства этих подъездных путей, на государственную поддержку которого рассчитывать не приходится, является следующим актуальным вопросом, поскольку по самой последней оценке (2012 года) только прокладка новой двухполосной дороги протяженностью 3,6-4 км параллельно существующей обойдется в сумму до 12 млн долл.

Единое окно и система единого информационного портового сообщества

Среди портов стран-бенефициаров ТРАСЕКА Порт Одессы несомненно является наиболее передовым в сфере реализации концепций "единого окна" и системы единого информационного портового сообщества.

Администрация порта организовал рабочую группу по вопросу организации системы "единого окна", в состав которой вошли представители министерства инфраструктуры, таможенной службы, а также фитосанитарной, ветеринарной и экологической служб.

Проект системы единого информационного портового сообщества был инициирован на локальном уровне. В рамках проекта была получена информация и данные о практике использования таких систем от зарубежных портов (Марселя, Клайпеды, Констанцы). Поддержка Центра ООН по упрощению процедур торговли и электронным деловым операциям (СЕФАКТ ООН) и их генерального партнера – Ассоциации информационных портовых сообществ привели к созданию в 2012 году компании "ППЛ 33-35"[133], государственно-частного предприятия в составе администрации порта и частной украинской компании "ПЛАСКЕ" с целью разработки системы единого информационного портового сообщества (ЕИПС) для Порта Одессы. В том же году "ППЛ 33-35" стала одной из двух представительниц стран, не входящих в ЕС, получивших членство в Европейской ассоциации информационных портовых сообществ (EPCSA).

Положения нового таможенного кодекса также открывают возможности для реализации ряда мер, основанных и призванных обеспечить максимально возможное соответствие практикам, правилам и рекомендациям Сети экспертов ООН (и ЕС) в поддержку безбумажной торговли в Азиатско-Тихоокеанском регионе (UNNxT), комиссии ООН по вопросам международной торговли (ЮНСИТРАЛ) и Всемирной таможенной организации (ВТамО). Более того, данные меры дополняют друг друга:

[133] "ППЛ" расшифровывается как "планирование портовой логистики ", "33" и "35" – это номера пунктов рекомендаций Центра ООН по упрощению процедур торговли и электронным деловым операциям (СЕФАКТ ООН).

- Одесской таможне были делегированы многие полномочия региональной таможни.
- В настоящее время таможенная служба действует от имени всех пограничных служб в вопросах касательно грузов (еще продолжаются работы в сфере ИТ по обеспечению доступа других служб к единой базе данных)[134];
- единственным необходимым документом для грузов, проходящих перевалку, является коносамент. Транспортные документы в целом (такие как коносамент, железнодорожные накладные CIM или SMGS) теперь считаются грузовой таможенной декларацией;
- свободная практика: после введения электронного обмена данными о грузах сократился объем бумажной работы и, главное – стивидорные операции начинаются сразу после швартовки, что всякий раз экономит около часа стоянки судна в порту. Комиссия может подняться на борт позже в любое время. На практике такая процедура уже осуществляется в отношении контейнеровозов и танкеров;
- с целью оптимизации дорожного движения, сокращения времени ожидания и устранения заторов в порту были введены многооборотные карты электронного доступа для экспедиторов, которые также могут использовать их для внесения информация в базу данных порта и получения уведомления о назначенном времени подачи их грузовиков в порт;
- грузы теперь могут проходить таможенную очистку до прибытия и после отправки из порта стараниями "уполномоченных" агентов. Также допускается хранение грузов без процедуры таможенной очистки: в зависимости от срока хранения предусмотрены три типа складов – простой (1 месяц), таможенный (3 месяца) и временный (свыше 3-х месяцев);
- благодаря новому таможенному кодексу, который вводит понятие "компромисса, мирового соглашения", допущенные в декларации ошибки таковыми и считаются, а не рассматриваются в обязательном порядке как нарушение таможенных правил;
- Внедрение системы электронных нарядов в экспериментальном режиме с 8 октября 2012 г. стало знаковым решением в общем процессе: в соответствии с новой процедурой экспедиторы теперь уведомляют судовых агентов о своем намерении принять поставку импортируемых контейнеров в порту через специализированную электронную систему. Если агент подтверждает свое согласие через систему, то офицер таможни проводит анализ рисков и излагает свои требования (физический досмотр, взвешивание и (или) сканирование контейнера), что позволяет экспедитору не теряя времени осуществить необходимы формальности, получить электронный наряд и забрать контейнер из терминала. Система ЕИПС была вначале опробована на операторах контейнерных терминалов, после чего к работе с ней были подключены судовые агенты и экспедиторы. 20 ноября 2012 г. администрация порта и таможенная служба объявили, что они прекращают прием документов на бумажных носителях с 1-го февраля 2013 г.

[134] При таможенной очистке судов представители других служб по-прежнему входят в состав комиссии и поднимаются на борт судна.

Внедрение системы ЕИПС в очередной раз подтвердило динамизм администрации Порта Одессы и лидерство Одессы среди украинских портов в вопросах внедрения передовых технологий и методов в организации работы порта.

Однако столь стремительный процесс требует некоторых замечаний:

- как подчеркнули операторы терминалов, судовые агенты и экспедиторы, процесс обсуждения и принятия решения осуществлялся администрацией порта, представителями соответствующих государственных служб, министерств и компании "ПЛАСКЕ" без их участия; такой советского стиля подход, когда решение о введении радикальных изменений принимается на самом верху, противоречит европейской практике, предусматривающей длительные переговоры между портом и потребителями его услуг по вопросу внедрения новых инструментов и процедур, которые должны быть не только эффективными, но и приемлемыми и, в конечном счете, желанными для пользователей, которые имели бы возможность и достаточно времени на то, чтобы убедиться в обеспечиваемых ими преимуществах[135]. Остается надеяться, что пользователи услуг порта будут в большей мере задействованы и играть более важную роль в процессе дальнейшего развития проекта информационного портового сообщества;
- При всей амбициозности проекта ЕИПС, вызывают беспокойство сроки, предоставленные администрацией порта пользователям услуг на адаптацию своих внутренних рабочих процедур. Похоже, что администрация порта и разработчики проекта не учли должным образом тот факт, что пользователям необходимо согласовать свою IT-архитектуру и процессы в столь сжатые сроки с тем, чтобы не только удовлетворять техническим требованиям порта. В данном случае опять же диалог и совместное планирование позволили бы избежать ненужных трений;
- Планируется, что системой ЕИПС будут пользоваться все (как заявляется, порядка 500) компаний, которые работают с портом на регулярной основе. Необходимо отметить, что на территории порта организовано рабочее место, где экспедиторы (или пользователи), которые не успели или не имели возможности получить доступ к системе, смогут внести в нее информацию с бумажных носителей. Такое решение очевидно адресуется мелким операторам или перевозчиками сектора МСБ, не имеющим в своем арсенале сложных информационных систем. Впрочем, пока что (февраль 2013 г.) отсутствуют какие-либо сведения о том, как долго это рабочее место будет функционировать и какова будет стоимость этой услуги. Приемлемого решения проблемы дискриминации представителей МСБ при внедрения систем информационного портового сообщества так нигде и не было найдено (и в первую очередь в странах ЕС);
- пока не ясно, как будет интегрирована в систему УЗ (и "Лиски"), что определенно могло бы улучшить организацию ж/д операций в порту и возможно увеличило бы объем ж/д перевозок контейнеров;

[135] К примеру, как сообщало в 2011 году руководство IT-департамента Порта Клайпеды, к моменту окончательной реализации аналогичного проекта оказалось, что порядка 80% рабочего времени (около нескольких месяцев) у них ушло на обсуждения, разъяснения, переговоры и выработку компромиссов с и между заинтересованными сторонами, и лишь 20% времени заняла разработка и внедрение программной части системы информационного портового сообщества.

– более серьезное беспокойство вызывает выбор администрацией порта партнера по разработке, внедрению и дальнейшей модернизации системы. Один из общих базовых принципов, как установленных ЕС, так и исповедуемых СЕФАКТ ООН и EPCSA, гласит, что система информационного портового сообщества должна внедряться и сопровождаться объективным и нейтральным поставщиком услуг, пользующимся доверием портового сообщества. "ПЛАСКЕ" несомненно является профессиональной компанией, обладающей необходимой квалификацией для выполнения подобных задач, имеющей также богатый опыт по реализации схожих проектов. Вместе с тем компания также оказывает экспедиторские услуги и выполняет функции судового агента, что, таким образом, чревато, а иногда и фактически приводит (о чем будет рассказано далее) к конфликтам интересов с другими пользователями.

4 ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЕ ПАРОМНЫЕ ПЕРЕПРАВЫ И СУДОХОДНЫЕ КОМПАНИИ – КАСПИЙСКОЕ МОРЕ

В международной практике, железнодорожные паромы, как правило, используются для сокращения маршрутов, пересекая небольшие по протяженности участки внутренних вод (крупных рек, широких устьев, озер) или морей (соединяя острова с материковой частью, как, например, Сицилию и Калабрию) в случаях, когда мосты или тоннели еще не построены или их строительство не представляется возможным. Железнодорожные паромные переправы могу эффективно использоваться для транспортировка грузов или пассажиров от двери-до-двери, включая более длительную часть ж/д маршрута на суше. Такие решения применяются по обе стороны водного пространства. Переправы также могут быть сооружены для организации сообщения с анклавами, имеющими выход к воде, без необходимости пересечения территории зарубежных стран, как в случае переправы Балтийск-Усть-Луга в Калининградской области в России, или с близлежащими странами в обход неспокойных регионов (Порт "Кавказ"-Поти в обход Абхазии).

4.1 Азербайджан

Ж/д паромные переправы на Каспии были построены в 1960-х годах по следующим причинам:

- отсутствие полноценного порта в Красногорске (179 морских миль от Баку, ныне Туркменбаши), который при этом был конечной станцией всей центральноазиатской ж/д сети,
- невозможность как-либо иначе транспортировать уран и нефть из Шевченко (269 морских миль от Баку, ныне Актау) и со временем поставлять туда все необходимое для строительства города, промышленного комплекса и мощной атомной электростанции.

В то время единственный полноценный порт имелся в Баку, где также функционировало морское училище (ныне Государственная морская академия Азербайджана) и судоходная компания ("Каспар"– ныне Азербайджанская государственная каспийская судоходная компания, которая фактически была создана в ее нынешнем виде в 1953 году), а Красногорск и Шевченко административно подчинялись Баку, поэтому логичным решением стало поручение "Каспар" организации паромного сообщения.

Распад СССР привел к тому, что все новые независимые страны Центральной Азии оказались отрезанными от Каспия, который обрел стратегическое значение, как маршрут, альтернативный российским трубопроводам, для экспорта нефти и газа через Актау, Туркменбаши и Баку.

В первые годы независимости экономическая политика Азербайджана фокусировалась на наращивании экспорта нефти и разработке новых морских месторождений нефти и газа в Каспийском море (Карабах, Азери-Чираг-Гюнешли, Шах-Дениз). Таким образом, инвестиции в судоходную отрасль были, главным образом, ориентированы на увеличение флота танкеров, судов и плавучих средств, обслуживающих потребности морской добычи нефти и газа[136].

[136] "Каспморнефтефлот", подразделение Государственной нефтяной компании Азербайджана (SOCAR), специализирующееся на морских перевозках нефти, техническом обслуживании, добыче нефти и газа, строительстве, обслуживании и транспортировке плавучих буровых установок, подводных трубопроводах и других коммуникациях, а также на противопожарных и спасательных операциях, эксплуатирует флот из 259 барж, буксиров и прочих плавсредств.

В период с 2004 по 2009 годы "Каспар" принял поставку 7 новых однотипных танкеров (типа "Президент Гейдар Алиев"), построенных на модернизированной верфи "Красное Сормово" в Нижнем Новгороде, которые максимально приспособлены для каспийского мореходства (13 500 DWT, осадка с грузом 7 м)[137].

Из-за приоритета инвестирования в танкерный флот, эксплуатируемый "Каспар" флот ж/д паромов[138] и ролкерных судов[139] обеспечивал сообщение только между Баку, Актау и Туркменбаши. Ситуация оставалась неизменной в течении более 15 лет[140].

Иллюстрация 50: Теплоход "Mercury 1" (тип "Дагестан") швартуется в Порту Актау, март 2012 г.

Несколько внутренних и внешних факторов вызвали необходимость повторной оценки ситуации:

- паромы и ролкерные суда были построены в то время (советское), когда судоходные компании получали топливо практически бесплатно, поэтому не было объективных причин заботится о расходе топлива или его качестве;
- техническое обслуживание, ремонт и эксплуатация стареющего флота становится все более трудными и дорогостоящим занятием, а суда более не могут развивать свою проектную скорость;
- новые схемы экономических взаимоотношений и диверсификация торговли в отношении транспортируемых грузов и схем торговли привели к повышению роли портов Туркменбаши и даже в большей степени Актау. К примеру, после того как

[137] Таким образом, танкерный флот "Каспар" увеличился до 43 судов (из 84 всех судов компании по состоянию на декабрь 2012 г.).

[138] 7 судов класса "Дагестан" вместимостью 28 вагонов или 200 пассажиров (если не перевозятся опасные грузы IMO или нефтепродукты), построенные в период с 1984 по 1986 годы.

[139] 2 судна постройки 1984-85 гг. класса "Ro-8" с кормовой аппарелью вместимостью 33 трейлера.

[140] Флот сухогрузов пополнился лишь 2 судами "река-море" типа "Волга" (в 1994 и 2002 годах) и сейчас насчитывает 26 судов. Эти суда были также построены на упомянутой ранее верфи "Красное Сормово".

СССР испытывал хронический дефицит зерна, в особенности с наступлением 1970-х (импортировав до 28 млн т пшеницы в 1984 году), многие пост-советские страны вскоре стали экспортерами зерновых, а некоторые из них весьма крупными[141]. Такие радикальные перемены породили небывалые по своим масштабам задачи для отрасли логистики.

– Казахстан по-прежнему испытывает нехватку хоперов, зерновых терминалов[142] и судов для транспортировки зерновых.

Вместе с тем паромы компании "Каспар" (доля которых во флоте компании незначительна) проектировались с учетом потребностей внутренних перевозок в СССР, а не задач транскаспийского сообщения Азербайджана с ближайшими и дальними партнерами по международной торговле.

Иллюстрация 51: Теплоход "Bestekar Gara Garayev" (класс "Ro-8") в Порту Актау, декабрь 2012 г.

В связи с этим власти Азербайджана инициировали программу модернизации ж/д паромного флота.

Во-первых, 4 современных ж/д парома на 52 вагона,[143] построенные в 2005-2006 г. на верфи "Ульяник" в Пуле, Хорватия, были закуплены у российской судоходной компании из Махачкалы в период с 2009 по 2011 годы.

[141] В 2011-2012 маркетинговом году Россия (10 млн т), Казахстан (7 млн т) и Украина (6 млн т) заняли соответственно 5-е, 6-е и 8-е места в рейтинге крупнейших мировых экспортеров пшеницы.

[142] По состоянию на сентябрь 2012 г. существовали планы по постройке одного ж/д зернового терминала на границе Китая и еще одного на границе Туркмении и Ирана. "Продовольственная контрактная корпорация" (зернотрейдер правительства Казахстана) также рассматривает возможность наращивания перевалочных мощностей зернового терминала в Актау и строительство вспомогательного терминала в Курыке.

[143] Или 58 16-ти метровых трейлеров.

Иллюстрация 52: Теплоход "Karabakh" (на 52 вагона) при заходе в Порт Актау, февраль 2012 г.

Затем в 2011 году на верфи "Ульяник" был размещен заказ на постройку 2 судов вместимостью 54 вагона и проектной скоростью 14,5 узлов (с возможностью дозаказа еще трех) по цене 22 млн евро за судно. В 2012 году суда были поставлены, что увеличило ж/д паромный флот компании "Каспар" до 13 единиц и обеспечило ее статус крупнейшей в мире компании по обслуживанию паромных переправ.

Иллюстрация 53: Теплоход "Barda" (на 54 вагона) на верфи в Пуле, Хорватия

Результаты этой политики оказались впечатляющими, несмотря на глобальный финансовый кризис.

Таблица 25: Объемы перевозок ж/д паромами "Каспар"

Количество груженных вагонов и соответствующий вес грузов в тысячах тонн							
		2008	2009	2010	2011	2012	2012/2008
Бку-Актау	Вагоны	2 161	1 486	5 008	7 847	9 903	358%
	Вес	96,7	105,4	348,6	426,9	472,3	388%
Актау-Баку	Вагоны	1 625	1 422	4 637	11 158	11 453	605%
	Вес	123,7	108,2	346	925,2	934	655%
Баку-Туркменбаши	Вагоны	15 799	18 518	18 692	19,67	20 658	31%
	Вес	1 213,8	1 303,6	1 481,8	1 587,4	1 693,1	39%
Туркменбаши-Баку	Вагоны	13 141	16 493	18,32	19 511	20 958	59%
	Вес	654,7	779,2	768,6	893,4	773,3	18%
Общее кол-во вагонов		32 726	37 919	46 657	58 186	62 972	92%
Общий вес		2 088,9	2 296,4	2 945	3 832,9	3 872,7	85%
из которых в/из Актау		10,55 %	9,30%	23,59 %	35,28 %	36,31 %	

Также обращает на себя внимание растущая доля грузооборота с Казахстаном.

При оптимальных условиях, а именно:

- при полном работоспособном состоянии всех 5 ж/д мостов и рамп в каспийских портах (1 в Актау, 2 в Туркменбаши, 2 в Баку) (на сегодня одной из рамп в Туркменбаши требуется ремонт),
- их отведении исключительно под нужды ж/д паромного сообщения, что исключает простой на рейде в ожидании швартовки за исключением плохих погодных условий, что позволит паромам "Каспар" придерживаться фиксированного расписания (единственная рампа в Актау часто загруженна танкерами малой грузоподъемности, а суда могут простаивать от 3 до 5 дней и даже дольше, как в Порту Актау, так и в Туркменбаши),
- при наличии в каждом порту сортировочных станций достаточной пропускной способности, оснащенных достаточным количеством локомотивов, обеспечивающих своевременную сортировку вагонов и бесперебойное движение подвижного состава с/на причалы и из/в национальную ж/д сеть (небольшая сортировочная станция являются одним из узких мест в Актау),
- при наличии адекватны/быстрых процедур пересечения границы и портовых процедур (включая сокращение времени таможенной очистки и более оперативное оформление грузовых документов), позволяющих, в частности полностью подготовить отбывающие составы к погрузке до прибытия судна и выполнить все процедуры в отношении прибывающих поездов после отхода судна (длительные процедуры характерны для всех трех каспийских портов, особенно для Актау и Туркменбаши).

Находящийся в распоряжении "Каспар" ж/д паромный флот способен ежегодно перевозить свыше 92 тыс. вагонов и 5,5 млн т грузов между тремя каспийскими портами, тогда как в 2012 году он перевез 63 559 вагонов и 3,795 млн т грузов[144], что на 45% меньше.

Согласно нормативам советской поры, применявшимся на станции "Ильичевск-Паромная" и на "Варна Ферри Комплекс" (см. стр. 35), текущие объемы перевозок могут быть увеличены практически вдвое (подробный расчет представлен в Приложении VIII).

Это также позволило бы привлечь на транскаспийские паромные переправы весь объем автомобильных грузоперевозок между Турцией и странами Центральной Азии, которые сегодня осуществляются преимущественно через территорию Ирана и России (Таблица 17, стр. 67). В настоящее время вследствие нерегулярности рейсов и приоритета для ж/д транспорта перевозка грузовиков на ж/д паромах носит случайный характер в зависимости от наличия свободного места на борту судна.

Несомненно нужны инвестиции в модернизацию второй ж/д рампы в Порту Туркменбаши, также на расширение и реконструкцию сортировочных станций в Актау и Туркменбаши и их оснащение достаточным количеством тягового транспорта.

Впрочем, основной задачей является внедрение во всех портах соответствующих процедур, призванных разграничить административные процедуры в отношении грузов и операции по обслуживанию судов, что позволит сократить время пребывания судов в порту до срока, необходимого для выполнения чисто технических операций, т.е. швартовки/отшвартовки и разгрузки/погрузки.

4.2 Казахстан

"Казмортрансфлот" (КМТФ), молодая судоходная компания, созданная в 1998 году, в 1999 году получила статус национальной судоходной компании Казахстана. Она является дочерним предприятием "КазМунайГаз", государственной нефте- и газодобывающей компании, которая, в свою очередь, является аффилированной компанией (государственного) Фонда национального благосостояния "Самрук-Казына".

КМТФ постепенно наращивала свой флот, инвестировав в него 240 млн долл. в период 2003-2011 годов, и теперь эксплуатирует 2 зафрахтованных сухогруза "река-море" типа "Волга" и 21 собственное судно: 8 барж грузоподъемностью 3600 т, 5 буксиров, 3 нефтяных танкера грузовместимостью 12 000 DWT и 3 – 13 000 DWT и 2 танкера класса "афрамакс" (нефтяные танкеры грузовместимостью менее 120 000 DWT, используемые для перевозки нефти на коротких и средних маршрутах из/в порты, не позволяющие принимать крупнотоннажные танкеры категорий VLCC и ULCCS) грузовместимостью 115 000 DWT (выполняющих рейсы в Черном и Средиземном море).

Параллельно с планом реконструкции Порта Курыка (см. стр. 18) КМТФ намеревается закупить 2 ж/д парома того же типа, что компания "Каспар" заказывала на судостроительной верфи "Ульяник". Суда обойдутся заказчику дороже – 30 млн евро каждое, поскольку работают они на СПГ. Тендер будет объявлен в июле 2013 г., а поставка судов ожидается в 2015 г.

Появление второго ж/д паромного перевозчика на Каспии можно считать признаком нормального позитивного развития, являющегося следствием роста и диверсификации экономики Казахстана.

---

[144] Данные, т.е. количество вагонов и объемы обрабатываемых грузов, несколько отличаются в зависимости от источника ("Каспар" или БММТП)

Вместе с тем перевозки ж/д паромами являются сложными и требующими точности операциями, осуществляемыми с участием широкого круга субъектов, что пуще остальных процессов судоходной отрасли требует организационной структуры и координации военного образца для надлежащей организации работы. Очевидно, что КМТФ не имеет необходимой квалификации в этой сфере.

Кроме того, существующие инфраструктурные ограничения не будут устранены к тому времени, когда КМТФ получит свои новые суда – строительство Порта Курыка займет гораздо больше лет, Порт Алята может быть не полностью введен в эксплуатацию, а порт Актау остается под вопросом.

Таким образом, судоходным компаниям следует тесно сотрудничать, чтобы избежать операционных конфликтов и неблагоразумной конкуренции, тем более, что Каспий является сравнительно небольшим и закрытым рынком. В таких случаях слепое отстаивание национальных интересов, базирующееся на бездумном толковании межправительственных соглашений, как правило, ведет к крупным потерям не только судоходных компаний, но и торговых партнеров и других заинтересованных сторон.

Наконец, имеется гораздо больше других неотложных задач, нежели оценки того, в каких долях будут распределяться грузопотоки и поступления от морских грузоперевозок между теми или иными странами: партнеры в рамках судоходной отрасли должны прилагать свои усилия к совместной разработке "мягких" мер организационно-информационного характера, призванных упорядочить и упростить процедуры и повысить общую эффективность существующих паромных переправ между Баку и Актау. Сегодняшняя реализация соответствующих мер по организации регулярного паромного сообщения также упростит задачу запуска на маршрут новых паромов, когда произойдет их поставка.

Учреждение постоянной двусторонней рабочей группы по вопросам ж/д паромного сообщения или судоходства представляется наиболее оптимальным вариантом[145]. Помимо решения вышеупомянутых вопросов, такая группа могла бы в будущем также заниматься решением повседневных задач, таких как внедрение централизованной/комплексной системы заказа услуг[146] (с целью оптимизации загрузки судов), совместная разработка тарифов и расписаний, сбор данных об операционной, коммерческой и финансовой деятельности, анализ КПЭ, гармонизация портовых и судовых процедур и документации, объема обязательств перевозчика и соответствующего страхового покрытия и т.д.

Следует отметить, что в закрытом рынке Каспия все компании, предоставляющие услуги, связанные на каком-то этапе с морским транспортом (железные дороги, судоходные линии и порты) являются государственными, а морские перевозки регулируются специальными межправительственными соглашениями[147].

---

[145] На практике судоходные компании, осуществляющие совместное обслуживание маршрута, эксплуатацию судов и т. п. назначают по одному (или несколько) своему представителю, отвечающему за все (или отдельные) вопросы сотрудничества. Сформированная по такому принципу рабочая группа проводит регулярные заседания (как правило, раз в полгода или год) или специальные заседания в неотложных случаях.

[146] С возможностью доступа к такой системе других категорий пользователей услуг ж/д паромов, например,пассажиров (с транспортными средствами или без таковых),компаний-автоперевозчиков (при этом чисто ролкерные маршруты, осуществляемые "Каспар" должны быть также отображены в системе).

[147] Морские соглашения также существуют, например между некоторыми морскими державами в ЕС и зарубежными странами. Участники соглашения всегда подчеркивают проявление доброй воли для содействия торговли, без дискреминации по отношению к третьей стороне, и документ по большей части рассматривает ряд административных вопросов, связаных с флагом, статусом экиажа и судна в теритториальных водах/на

Более того, внутренний рынок морских транспортных услуг все еще в основном состоит из перевозки грузов и товаров в вагонах на железнодорожных паромах. Эта особенность является уникальной во всем мире. Недавний скачок роста объема ролкерных перевозок (в основном TIR-грузовиков) обусловлен больше политическими факторами, нежели расчетом стоимости или времени транзита (см. страницу 61 и 64 выше) По прежнему, морские коммерческие перевозки в контейнере являются незначительными.

Также отмечается несоответствие или полное отсутствие специальной портовой инфраструктуры (железнодорожные/Ро-Ро рампы/мосты).

И потому так остро стоит вопрос о необходимости тесного сотрудничества между судоходными компаниями, координации расписания, гармонизации их предложений и оптимизации использования грузоподъемных мощностей (например, погрузка груза/грузовиков/вагонов, оставленных одним судном, в первую очередь должна проводиться на следующие, независимо от того, кто является владельцем/оператором судна). Очевидно, что государственные (железные дороги) и частные (владельцы грузовиков) отправители, стремясь погрузиться на первый же рейс, ожидают применение единых тарифов.

Это не означает, однако, отсутствие конкуренции: вагоны и грузовики могут ехать в обход Каспийского моря если стоимость перевозки морским путем окажется слишком высокой, а/или качество обслуживания - неудовлетворительным.

Тем не менее, развитие конкуренции на море возможно только и при условии большого оборота чистых ролкерных перевозок при наличии должной портовой инфраструктуры[148].

Когда материализуется намерение правительства Туркмении об организации собственного ролкерно-пассажирского маршрута между Туркменбаши и, помимо прочих портов[149], Баку, опыт, полученный в рамках сотрудничества с КМТФ, может быть полезен при организации аналогичной адаптивной структуры для координации операций данного нового маршрута и маршрутов "Каспар".

В более широкой перспективе можно надеяться на то, что паромное сообщение (железнодорожное и ролкерное) в Каспийском море будет однажды интегрировано в рамках единой коллективной информационной платформы, подобно той, что реализована, например, в Западной Европе. Система паромного сообщения на Каспии могла бы стать эффективным инструментом для привлечения новых потребителей транспортных услуг как в коридор ТРАСЕКА, так и в Север-Южный (морской) транспортный коридор и стать первым шагом на пути признания региональных паромных переправ настоящей Морской магистралью.

берегу другой стороны. В Каспийском море, однако, такие соглашения также включают пункт о четком двустороннем распределении транспортировки грузов.

[148] Для сравнения, те несколько железнодорожных паромных сообщений все еще существующих в ЕС, находитяся в ведении одной компании в условиях отсутствии како либо конкуренци (например, датская частная компания DFDS в Балтийском море, госсударственная компания Bluvia в Италии).

[149] Согласно последним обнародованным Туркменией пресс-релизам (октябрь 2012 г.), правительство теперь склоняется к варианту развития судоходного сообщения с Россией через порты в Махачкале, Дагестан и в Оле в районе Астрахани в устье Волги.

5 ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЕ ПАРОМНЫЕ ПЕРЕПРАВЫ И СУДОХОДНЫЕ КОМПАНИИ – ЧЕРНОЕ МОРЕ

Ж/д паромные операции осуществляются в "Варна Ферри Комплекс" и коммерческих морских портах Ильичевска и Керчи в Крыму (в последнем обрабатываются практически только бестарные грузы, следующие в/из Донбасса – региона с высокой концентрацией промышленных предприятий) и Самсуна на черноморском побережье Турции[150].

Кроме того, при утверждении новой тарифной политики на 2011 г. "Укразализныця" расширила перечень станций, обеспечивающих прямое сообщение с ж/д паромными переправами. Теперь, помимо коммерческих морских портов Ильичевска и Керчи, прямое ж/д сообщение организовано с Портом "Крым"[151] и Ильичевским морским рыбным портом.

Железнодорожные паромные перевозки впервые начали выполняться в ноябре 1978 с целью улучшения крайне важного на то время торгового маршрута между СССР и его ближайшим союзником в Восточной Европе – Болгарией. В то время маршрут обслуживали 4 однотипных суда (эксплуатирующийся до сих пор) вместимостью 108 вагонов каждый – 2 парома болгарской компании Navibulgar и 2 парома Черноморского морского пароходства "Бласко", которые были задействованы только на этом маршруте (позднее на переправе была организована перевозка контейнеров). Политические и экономические перемены, а также изменения в схемах торговли и потребления, свели к нулю значимость этого торгового маршрута.

В 1996 году преемники перевозчиков советской поры, теперь уже приватизированная Navibulgar и основанная в 1995 году компания "Укрферри" – обе национальные перевозчики в своих странах, начали организовывать маршруты в порты Грузии. В то время в Порту Поти не было ж/д моста и рампы, и вагоны приходилось сгружать и подавать на борт с помощью плавучего крана. Мост и рампа были наконец построены в 1999 году благодаря инвестиционной программе ЕС ТАСИС. Поначалу осуществлялась перевозка почти исключительно нефтепродуктов, импортировавшихся Украиной из Азербайджана и Центральной Азии. Однако организация этого нового судоходного маршрута активизировала торговые отношения между Украиной и Грузией – если в 1996 г. грузооборот составил 10 тыс. т, то в 2007 г. он превысил 1 млн т.

Учитывая растущий рыночный спрос на перевозки автотранспортом и контейнерные перевозки (в частности, для транспортировки потребительских товаров), судоходные ком-

---

[150] Проект организации ж/д паромного сообщения между Турцией и Россией был инициирован в 2005 году с целью содействия экспорту Турции в Россию и страны Центральной Азии, а также ж/д грузовым перевозкам между Россией и Ближним Востоком. С тех пор предпринимались различные попытки по организации регулярного маршрута между Самсуном и Портом "Кавказ", завершившиеся неудачей в той или иной степени из-за отсутствия в Самсуне станции смены колесных тележек и достаточного количества колей на сортировочной станции. На сегодняшний день эти объекты построены и введены в эксплуатацию в феврале 2013 года. Данный маршрут должна обслуживать российская компания BFI, подразделение РЖД, рассматриваемый как продолжение ее существующего маршрута Порт "Кавказ"-Поти. В будущем планируется организовать заходы в "Варна Ферри Комплекс". Украинская компания "ПЛАСКЕ" поддерживает идею BFI также организовать заходы в Порт Ильичевска, призванные обеспечить связь с маршрутом следования блок-поезда "Викинг".

[151] Этот порт расположен в нескольких километрах севернее Керчи. Российская судоходная компания "АнРуссТранс" обслуживает ж/д паромную переправу, по которой выполняется несколько рейсов в день между Портом "Крым" и Портом "Кавказ", расположенным в 5 морских милях на российской стороне Керченского пролива. По переправе транспортируются преимущественно вагон-цистерны с нефтепродуктами, экспортируемыми из России на Украину.

пании стали также принимать на борт судов колесные грузы, грузовики и контейнеры (на мафи-трейлерах).

В мае 2001 года маршрут пополнился заходом в Порт Деринса, Турция,[152] а в марте 2009 года в расписание был добавлен Порт Керчи, после того как "Укрферри" и администрация порта профинансировали строительство паромной ж/д рампы[153].

В начале 2000-х "Укрферри" пополнила совместный флот пятым судном – немецким ролкерно-пассажирским-ж/д паромом "Greifswald" вместимостью 1570 линейных метров/150 пассажиров, которое значится крупнейшим судном в своем классе в Книге рекордов Гинесса.

В 2007 году "Укрферри" приобрела Ro-Ro/Lo-Lo судно на 558 TEU "Thor Admiral". Регулярный контейнерный маршрут был запущен между Ильичевском и Поти. Однако этот маршрут просуществовал недолго. "Укрферри" в значительной мере рассчитывала на перевалку грузов с Дальнего Востока для их развозки по другим черноморским портам из Одессы (70% запланированного грузопотока), чему не суждено было произойти вследствие процедурных трудностей и высоких тарифов на перевалку украинских портов. Экспортируемые контейнерные грузы также составляют непосредственную конкуренцию ж/д паромным переправам.

В последние годы структурные проблемы УЗ все в большей степени сказываются на качестве и количестве предоставляемых ею вагонов, что, в свою очередь, ведет к сокращению объемов ж/д грузоперевозок, тогда как объемы перевозки грузов в контейнерах и грузовиках демонстрируют стабильный рост.

---

[152] Этот поныне обслуживаемый маршрут призван привлечь турецкие бестарные/тяжеловесные и объемные грузы, экспортируемые в вагонах в страны Центральной Азии (грузы, не подлежащие перевозке в контейнерах или грузовиках) через Украину (грузопотоки совершенно несбалансированны, поскольку 95% грузов следует только в северном направлении). В Порту Деринса компания "Укрферри" за собственный счет построила специальную ж/д площадку с русской колеей для обработки и заполнения/выгрузки украинских вагонов в порту.

[153] Учитывая потерю российских грузопотоков через Ильичевск (на долю которых до 2008 г. приходилось до 30% грузооборота компании), "Укрферри" приняла решение о включение в маршрут Порта Керчи, по крайней мере, для сохранения грузопотоков Донбасса, которые, в противном случае, могли быть направлены через паромную переправу, недавно организованную BFI – подразделением РЖД, между Портом "Кавказ" и Портом Поти.

Иллюстрация 54: Теплоход "Geroite na Sevastopol" компании Navibulgar (одно из 4-х судов такого класа вместимостю 108 вагонов)

В 2010 году на ролкерном судне "Sredretz", обслуживавшем регулярный маршрут Бургас-Поти-Новороссийск, произошла серьезная поломка двигателя, после чего судно пришлось списать. Это судно было единственным основным конкурентом совместно обслуживаемого "Укрферри" и Navibulgar черноморского маршрута с Севера на Запад, выполнявшим рейсы по маршруту болгарской SOMAT, дочерней компании ведущего немецкого автоперевозчика Willy Betz. Совместный маршрут "Укрферри" и Navibulgar обзвелся множеством клиентов из отрасли автоперевозок, поскольку замены "Sredretz" так и не было найдено.

Впрочем, судоходные компании не сполна воспользовались представившимся им шансом. Как и на Каспии, приоритетными для ж/д паромных переправ являются грузы, транспортируемые в вагонах, тогда как грузовики перевозятся только при наличии свободного места. Однако учитывая гораздо большую вместимость судов, это не является настолько актуальной проблемой, как на Каспийском море.

Проблемы состоят в следующем:

- не закрытие погрузочного списка вагонов, реэкспортируемых из Грузии на Украину: Грузинская железная дорога задерживает суда на причале до последнего момента в ожидании загрузки вагонов, которые еще не прибыли на станцию порта;
- устаревшие процедуры обмена информацией между грузинской и украинской железными дорогами, установленные еще в советское время, порождают расхождения в данных и дальнейшие задержки при проверке документации;
- отсутствие согласованных между железными дорогами процедур в отношении чистки и технического состояния вагонов (опять таки, наследие советской эпохи, когда обе железные дороги были структурными единицами единой системы): УЗ получает финансовые претензии от судоходных компаний в счет чистки и ремонта вагонов, возвращающихся из Грузии.
- Со своей стороны Грузинская железная дорога выставляет счета украинским клиентам за отправляемые ими грязные и неисправные вагоны, которые таковыми и остаются после разгрузки в Грузии (или Армении). Судоходные компании отказываются принимать на себя какую-либо ответственность, а суда не могут отбыть из грузинских портов, пока не будут загружены все вагоны, прибывшие на

ж/д станции портов. Такие истории завершаются продолжительными препирательствами между командой судна и начальником ж/д станции и, снова таки, ведут к задержкам в отправке судна.

Непредсказуемость сроков стоянки в грузинских портах ведет к нарушению графика и снижению периодичности рейсов, что очевидно препятствует раскрытию судоходными компаниями всего потенциал автомобильных перевозок.

Плохо спланированный, хаотичный и непрозрачный процесс приватизации подвижного состава УЗ стал одним из решающих ударов по ж/д паромным перевозкам, практически парализованным в последние месяцы 2011 г. и в начале 2012 г.[154] Помимо прочего, он также ускорил переход заказчиков от ж/д перевозок к контейнерным и автомобильным перевозкам. Помимо лучшей безопасности, большей коммерческой адаптивности и меньшего времени в пути, приписываемых автомобильным и контейнерным перевозкам, данная тенденция также обязана своим появлением взросшему количеству контейнерных маршрутов (CMA-CGM, Arkas, MSC[155]), ныне обеспечивающих прямое сообщение между черноморскими портами (Одесса-Варна, Одесса-Поти) по сравнительно конкурентным расценкам.

Конкурентоспособность перевозки в ж/д вагонах существенно пострадала вследствие значительного роста стоимости аренды вагонов и тарифов на перевозки на Украине в результате "приватизации". Как и во многих подобных случаях, Украина с некоторой задержкой последовала примеру России. Однако если в России подвижный состав РЖД оказался в руках частично или полностью частных предприятий, организованных и руководимых в соответствии с принципами рыночной ориентации и коммерческой целесообразности и где правила использования и тарифы стали прозрачными для заказчиков, то на Украине подвижный состав был фактически передан от государственной монополии другим полностью государственным предприятиям, обслуживающим заказчиков через посредников. Новые ж/д тарифы, установленные этими "ООО", включают 30% компенсацию затрат на перемещение пустых вагонов и должны, как и прежде, согласовываться в индивидуальном порядке. Они также включают дополнительные "брокерские" комиссионные.

---

[154] Стремясь устранить эксплуатационные трудности и обеспечить дальнейшие грузоперевозки, в декабре 2011 г. Грузинская железная дорога и Южно-кавказская железная дорога выделили часть своего подвижного состава для обслуживания участка Украина-Кавказ. Фиксированные условия УЗ на использование зарубежного подвижного состава на своей территории привели к росту отказов со стороны операторов.

[155] Рейсы MSC по маршруту Поти-Одесса начались весной 2012 г. и уже позволили привлечь некоторые значительные объемы грузов, ранее перевозившихся ж/д паромами, такие как минеральная вода "Боржоми", экспортируемая из Грузии в Белоруссию.

Иллюстрация 55: Теплоход "Greifswald"

Источник: "Укрферри"

Полная зависимость от политической конъюнктуры, катастрофическое отсутствие структурных реформ и, как следствие, слабые финансовые результаты[156], отсутствие практики публичной отчетности не сулят ничего хорошего как УЗ, так и всему украинскому сектору ж/д перевозок. Учитывая неопределенное будущее и мрачные перспективы ж/д паромного транспорта, "Укрферри" и Navibulgar ныне фокусируются на трансчерноморских перевозках TIR-грузовиков, объемы которых должны возрасти по мере развития энергоэффективных и экологичных RO-LA решений, обеспечивающих сообщение с Запада на Восток через территорию всего ЕС.

Обе судоходные компании соответственно оптимизировали свои услуги с тем, чтобы повысить периодичность рейсов, сократить время в пути, обеспечить фиксированный график движения и повысить конкурентоспособность тарифов на перевозки.

[156] За пять лет перекрестное субсидирование пассажирских перевозок за счет грузовых перевозок обошлось УЗ в 29 млрд. гривен (около 2,9 млрд. евро): 4,8 млрд. UAH в 2008 г., 5,2 млрд. UAH в 2009 г., 5,6 млрд. UAH в 2010 г., 6,6 млрд. UAH в 2011 г. и 6,9 млрд. UAH в 2012 г.

6 ПРИЛОЖЕНИЯ

6.1 Приложение I: Объемы ж/д грузоперевозок между Арменией и портами Грузии

Кол-во груженных вагонов и вес груза в тоннах

		2010	2011	2012
Из Поти	**Суммарно**	**11 646**	**12 229**	**13 718**
	Вес	703 066	736 160	839 834
В Поти	**Суммарно**	**2 485**	**2 652**	**2 573**
	Вес	153 581	163 859	160 737
Из Батуми	**Суммарно**	**7 697**	**5 456**	**3 835**
	Вес	443 401	317 948	216 886
В Батуми	**Суммарно**	**2**	**26**	**12**
	Вес	90	1 580	595
Из Украины и Болгарии в Армению	**Суммарно**	**5 568**	**4 050**	**3 924**
через Поти и Батуми	Вес	323 051	236 438	230 226
Из Армении на Украину и в Болгарию	**Суммарно**	**107**	**419**	**1 182**
через Поти и Батуми	Вес	6 785	28 125	79 728

NB: грузы в ж/д вагонах, следующие из/на/в Украину и Болгарию, транспортируются по ж/д паромной переправе, совместно обслуживаемой "Укрферри" и Navibulgar. Другие вагоны следуют в/из российского Порта "Кавказ".

Кол-во груженных контейнеров и вес груза в тоннах

		2010	2011	2012
Из Поти	**Суммарно**	**8 159**	**8 425**	**8 582**
	Вес	210 029	205 204	212 800
В Поти	**Суммарно**	**2 638**	**6 862**	**7 113**
	Вес	132 008	174 019	186 246
Из Батуми	**Суммарно**	**18**	**63**	**336**
	Вес	469	1 442	8 860
В Батуми	**Суммарно**			**6**
	Вес			111
Из Украины и Болгарии в Армению	**Суммарно**	**49**	**51**	**267**
через Поти и Батуми	Вес	1 233	1 206	7 535
Из Армении на Украину и в Болгарию	**Суммарно**	**1**	**1**	**44**
через Поти и Батуми	Вес	24	6	1 159

6.2 Приложение II: Процедура обработки контейнеров в Порту Актау

(Источник: Порт Актау - www.portaktau.kz/ru - Центр Обслуживания Клиентов)

Пошаговое действие клиента

при вывозе контейнеров и ввозе порожних возвратных контейнеров с/на площадок грузового склада РГП «АММТП»

Вывоз груженого контейнера

1-шаг Клиент для оформления заявки (Приложение № 4) на вывоз груженого контейнера, предоставляет инженеру ТЭГ данные автотранспортного средства и водителя, оригинал коносамента, удостоверение личности, РНН, доверенность, при необходимости нотариально заверенную копию доверенности на вывоз контейнера.

2-шаг Инженер ТЭГ оформляет заявку (приложение №4) на вывоз груженого контейнера, клиент получает разрешающие визы у администрации порта.

3-шаг Клиент получает расчет на предоплату у инженера ТЭГ и на основании расчета производит 100% оплату за выгрузку груженого контейнера, и за возврат порожнего контейнера в порт назначения.

4-шаг Клиент производит оформление заявки на вывоз груженого контейнера на таможенном посту «Морпорт», в отделе пограничного контроля «Актау – морпорт» и при необходимости в санитарно-карантинном контроле, фитосанитарном контроле, ветеринарном контроле.

5-шаг Клиент предоставляет оформленную заявку, оригинал коносамента, копию удостоверения личности, копию РНН, оригинал доверенности или копию доверенности, нотариально заверенную на вывоз груженого контейнера, на грузовой склад.

6-шаг Сменный помощник начальника грузового склада принимает документы у клиента и выдает груженый контейнер. Клиент производит вывоз груженого контейнера с территории порта.

Ввоз порожнего возвратного контейнера

7-шаг При указании в коносаменте о необходимости возврата порожнего контейнера в порт назначения, клиент оформляет у инженера ТЭГ заявку на ввоз порожнего, возвратного контейнера (Приложение № 5) с приложением письма (Приложение № 6) от судовладельческой компании «Khazar Sea Shipping Lines» Актауское Представительство о согласовании отправки порожнего контейнера с указанием названия судна.

8-шаг Клиент производит оформление заявки на ввоз порожнего контейнера на таможенном посту «Морпорт», в отделе пограничного контроля «Актау – морпорт» и при необходимости в санитарно-карантинном контроле, фитосанитарном контроле, ветеринарном контроле.

9-шаг Клиент предоставляет оформленную заявку с приложением письма (Приложение № 6) от судовладельческой компании «Khazar Sea Shipping Lines» Актауское Представительство о согласовании погрузки порожнего контейнера с указанием названия судна, на грузовой склад.

10- шаг По приходу судна указанного в письме «Khazar Sea Shipping Lines» Актауское Представительство под обработку в порт, Клиент оформляет у инженера ТЭГ погрузочное поручение которое согласовывает на таможенном посту «Морпорт», в отделе пограничного контроля «Актау – морпорт» и предъявляет на грузовой склад.

(Далее следует английский перевод русского оригинала, приводятся только предложения, снабженные примечаниями)

Вывоз груженого контейнера

1-й шаг: Клиент[157] для оформления заявки (Приложение № 4[158]) на вывоз груженого контейнера, предоставляет инженеру ТЭГ[159] данные автотранспортного средства и водителя, оригинал коносамента, удостоверение личности, РНН, доверенность, при необходимости нотариально заверенную копию доверенности на вывоз контейнера.

…

Ввоз порожнего возвратного контейнера

7-й шаг: При указании в коносаменте о необходимости возврата порожнего контейнера в порт назначения, клиент оформляет у инженера ТЭГ заявку на ввоз порожнего, возвратного контейнера (Приложение № 5[160]) с приложением письма (Приложение № 6[161]) от судовла-дельческой компании «Khazar Sea Shipping Lines» Актауское Представительство о согласовании отправки порожнего контейнера с указанием названия судна.

…

Краткое сравнение процедур, применяемых в современных контейнерных портах

Фундаментальные различия касаются распределения задач и функций между администрацией порта, судоходной компанией и клиентом.
В большинстве портов мира стивидорные операции, если это касается перевозки контейнеров, более не выполняются самим портом, а осуществляются частыми специализированными операторами.
Но даже там, где порты продолжают самостоятельно выполнять эти операции, администрация порта не взаимодействует напрямую с грузоотправителями и грузополучателями: договоры заключаются между оператором контейнерного терминала и судоходными компаниями.
Такой подход имеет много преимуществ.

Преимущества для операторов:

– Во-первых, оплата всех стивидорных операций (разгрузка судна, перевозка и складирование в депо контейнеров, погрузка и разгрузка грузовиков, сортировка

---

[157] В данном случае клиентом является грузополучатель, указанный в коносаменте, или его уполномоченный должным образом агент (в общем случае – экспедитор).

[158] Приложение № 4 – это запрос, направляемый клиентом администрации порта, на получение разрешения о заезде грузовика на территорию порта и вывоза на нем груженного импортируемого контейнера. Приложение содержит данные о грузовике и водителе.

[159] Транспортно-экспедиторская группа – отдел порта, отвечающий за транспортную и экспедиторскую деятельность.

[160] Приложение № 5 – это запрос, направляемый клиентом администрации порта, на получение разрешения о заезде грузовика на территорию порта и вывоза на нем порожнего экспортируемого контейнера. В нем содержатся сведение о грузовики и водителе, а также название судна, которое будет осуществлять экспорт.

[161] Приложение № 6 – это стандартное письмо, направляемое Актауским Представительством Khazar Sea Shipping Lines генеральному директору АММТП, с просьбой принять возврат указанных контейнеров для погрузки на такое-то судно, заход которого в Актау запланирован на такой-то день, где также содержатся сведения о стороне (клиенте), гарантирующим оплату расходов порта.

контейнеров в депо при необходимости, перевозка из депо контейнеров, погрузка на борт судна – все эти операции объединены в рамках платы за обработку груза в терминале и тарифов на хранение груженных и порожних контейнеров) осуществляется (иногда на условиях предоплаты, если грузовой манифест, содержащий помимо прочего сведения о количестве и типе контейнеров, подлежащих разгрузке, отсылается из порта погрузки[162]) за все контейнеры одной стороной – судоходной компанией либо напрямую, либо через ее судового агента. Это устраняет риск неплатежей, связанный с невостребованными контейнерами, необходимость взаимодействия с сотнями клиентов по вопросу оплаты, существенно упрощает задачу бухгалтерского и финансового учета.

- Во-вторых, перевозка превращается в чисто техническую процедуру, при этом устраняется большой объем бумажной работы, поскольку нормативная и административная часть процедуры передается портом/оператором терминала судоходной компании (через ее судовых агентов): грузоотправитель или грузополучатель подает не порту, а судовому агенту все документы, упомянутые выше на 1-ом шаге процедуры в Порту Актау, оплачивает все затраты и получает ордер доставки (или грузовой ордер). При выдаче такого ордера портом/оператором терминала агенту направляется его электронная копия, а сведения о грузовике/водителе, обеспечивающем доставку груза в/из порта передаются оператору терминала, снова таки, через судового агента.

Преимущества для клиентов:

- Все операции и платежи по перевозке грузов, за исключением таможенных процедур, осуществляются централизовано в одном месте – в офисе судового агента.

Преимущества для судоходной компании:

- Подход позволяет постоянно отслеживать местоположение контейнеров.
- Он обеспечивает своевременное поступление платежей. В частности, он включает в себя:
  - Фрахт (оплату) в зависимости от обстоятельств – в случае Актау предполагается, что фрахт импортируемых контейнеров был оплачен (поскольку порт очевидно не запрашивает какого-либо подтверждения). Но если фрахт, который "предположительно предоплачен" , в действительности не будет оплачен (например, грузоотправитель, отвечающий за оплату фрахта в порту погрузки по той или иной причине не оплатил его вовремя), то судоходная компания может приостановить доставку груза после разгрузки в порту назначения. В принятых в Порту Актау процедурах существует потенциальная лазейка, позволяющая грузополучателю обойти запрет и забрать контейнер с территории порта;
  - Демередж контейнеров в терминале в период между разгрузкой с судна и отправкой с территории порта и, соответственно, между доставкой в порт и погрузкой на судно. Этот важный компонент финансового процесса полностью игнорируется процедурами Порта Актау.

[162] Вместо этого оператор терминала, к примеру, может попросить судоходную компанию предоставить ему долгосрочную банковскую гарантию.

- "Контейнерный депозит", покрывающий стоимость контейнера при его самовывозе грузополучателем (merchant haulage): процедуры Порта Актау позволяют клиенту забрать контейнер без уведомления об этом судового агента и без предоставления каких-либо гарантий возврата контейнера.
- Демередж контейнеров в период между отправкой импортируемых груженных контейнеров и возвратом порожних контейнеров в порт (соответственно, отправка пустых экспортируемых контейнеров и возврат груженных контейнеров) при самовывозе грузополучателем[163] также не учтен в процедурах Порта Актау.
- Расценки на обработку груза в терминале (THC) согласно тарифам судоходной компании (которые могут существенно отличаться от суммы, фактически выплачиваемой оператору терминала[164]).
- Затраты на хранение (оплачиваемые непосредственно судовым агентом и возмещаемые порту).

– Он соответствует законодательным мореходным требованиям: оригинал коносамента, предоставляемый по завершении судоходной компанией перевозки, надлежащим образом заверенный грузополучателем или его уполномоченным представителем в порту разгрузки, подлежит представлению судоходной компании, а не администрации порта, как это практикуется в Порту Актау. Такой заверенный коносамент служит юридическим доказательством выполнения морской перевозки должным образом и в полном объеме.

[163] Самовывоз грузополучателем (merchant haulage) предполагает, что грузополучатель самостоятельно осуществляет наземную доставку груза в/из порта, тогда как доставка средством перевозчика (carrier's haulage) предполагает наземную транспортировку груза судоходной компанией.

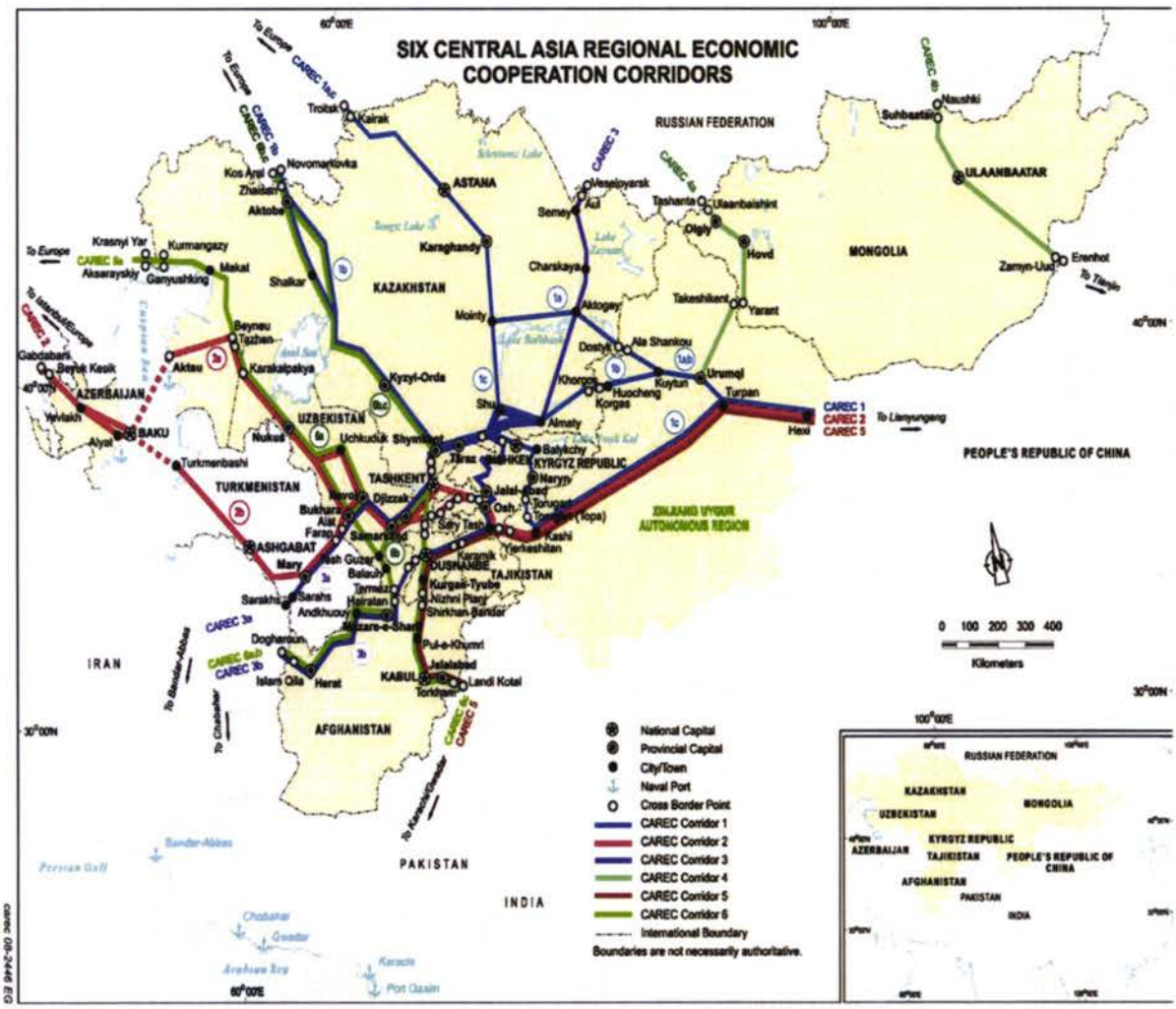
[164] В Порту Поти в течение многих лет (пожалуй, и по сегодняшний день), учитывая огромный дисбаланс импортных и экспортных грузопотоков, судоходные компании практикуют выставление счета за обработку груза в порту, который включает в себя фактические затраты на обработку импортируемого груза, плюс затраты на экспорт порожнего контейнера, плюс затраты на хранение экспортируемого порожнего контейнера.

6.3 Приложение III: Статистика рынка контейнерных перевозок Болгарии

Грузооборот контейнеров в портах Варны и Бургаса, только груженные контейнеры

	Им-порт				Экс-порт			Суммар-ный	грузо-оборот	Рост
Год	Порт	20-фут.	40-фут.	Сум-мар-ный	20-фут.	40-фут.	Сум-марно	в расчете на порт	страна в целом	
	Варна	5 591	6 416	12 007	8 843	11 194	20 037	32 044		
2001	Бургас	1 727	1,28	3 007	2,64	3,21	5,85	8 857	40 901	
	Варна	7 596	9 158	16 754	10,21	13,76	23,97	40 724		
2002	Бургас	1 695	1 148	2 843	2 356	4 038	6 394	9 237	49 961	22,15%
	Варна	9 466	10 886	20 352	10 665	15 168	25 833	46 185		
2003	Бургас	2 012	1 658	3,67	2 585	7,13	9 715	13 385	59,57	19,23%
	Варна	12 423	15 446	27 869	13 399	17 218	30 617	58 486		
2004	Бургас			5,47			12 254	17 724	76,21	27,93%
	Варна	14,2	19 768	33 968	12 206	15 502	27 708	61 676		
2005	Бургас			6 422			11 416	17 838	79 514	4,34%
	Варна	17 534	23 574	41 108	12 639	17 258	29 897	71 005		
2006	Бургас			8 018			10 643	18 661	89 666	12,77%
	Варна	20,94	23 608	44548	16 905	16 526	33 431	77 979		
2007	Бургас			13 144			10 466	23,61	101 589	13,30%
	Варна	27 929	46,09	74 019	20 828	19 306	40 134	114 153		
2008	Бургас			19 622			10 655	30 277	144,43	42,17%
	Варна	19 153	30 294	49 447	16 997	19 976	36 973	86,42		
2009	Бургас			10 646			6 831	17 477	103 897	-28,06%
	Варна	17 962	29,28	47 242	23 972	24 016	47 988	95,23		
2010	Бургас			10 001			8 374	18 375	113 605	9,34%
	Варна	20 703	30 006	50 709	24 671	24 628	49 299	100 008		
2011	Бургас			12885			11 235	24,12	124 128	9,26%
	Варна	19 630	28 025	47 655	28 237	28 169	56 496	104 151		
2012	Бургас			16 546			16 926	33 472	137 623	10,87%

6.4 Приложение IV: Коридор ЦАРЭС



6.5 Приложение V: Сравнение дисбурсментских счетов крупнотоннажных линейных судов

Западные черноморские порты

Параметры судна: Длина 294,13 м, ширина 32,2 м, высота борта 17,45 м, осадка 13,5 м

грузоподъемность 53 000 брутто-регистровых тонн

Объем 165 628,71 м^3, номинальная вместимость контейнеров 5300 TEU

Порт	Амбарлы	Констанца	Ильичевск	Одесса
Валюта	Долл. США	Евро	Долл. США	Долл. США
Дата	Сен. 2011 г.	Сен. 2011 г.	Сен. 2011 г.	Сен. 2011 г.
Извещение о прибытии		8		
Канальный сбор			7 128,64	
Маячная сигнализация		1 581,78		
Маячный сбор	6 415		5 123,71	5 123,71
Инспекция судна		4 218		
VTMS			3 983,14	3 983,14
Сбор за заход в порт		4 113		
Тоннажный сбор (при заходе и выходе)			19 381	19 381
Перевозка в порту	4 218	2 793		
Причальный сбор			3 898,48	3 898,48
Якорный сбор	299			
Сторожевая охрана			175,33	272,04
Сбор за стоянку судна в порту (Basin Tariff)		63		
Обслуживание подъездных дорог		20		
Сбор службы капитана порта	50	5 272,6	233,33	375,9
Сбор администрации порта			838,25	
Административный сбор				2 450,47
Швартовка/отшвартовка	755	970	766,8	681,6
Санитарный сбор	10 734		2 450,47	2 450,47
Опечатывание клапанов			83,33	128,09
Экологический сбор, сбор за вывоз мусора	750			

Сбор МФТР		80		
Буксировка в порт		5 280	6 816,77	
Лоцманская проводка в порт		2 584,01		
Буксировка из порта		5 280	9 089,02	
Лоцманская проводка из порта		2 584,01		
Лоцманская проводка в/из порта	5 970		5 291,67	2 694,63
Буксировка в/из порта	4 694			16 440,43
Буксировка / сверхурочно		1 600		
Задраивание люков			451,2	
Отдача крышек люков				2 880
Взнос в плату судоходства	216			
Палата морского судоходства	600			
Взнос в Ассоциацию судовых агентов	40			
Сверхурочная работа таможни	330			
ВСЕГО	35 071	36 447,4	65 711,14	60 759,96
ВСЕГО В ЕВРО В РАСЧЕТЕ НА ПОРТ	**25 187,45**	**36 447,4**	**47 192,72**	**43 636,86**
(Среднегодовой обменный курс в 2011 г. 1 евро = 1,3924 дол. США)				

6.6 Приложение VI: Объем грузоперевозок отдельных категорий грузов в украинских портах

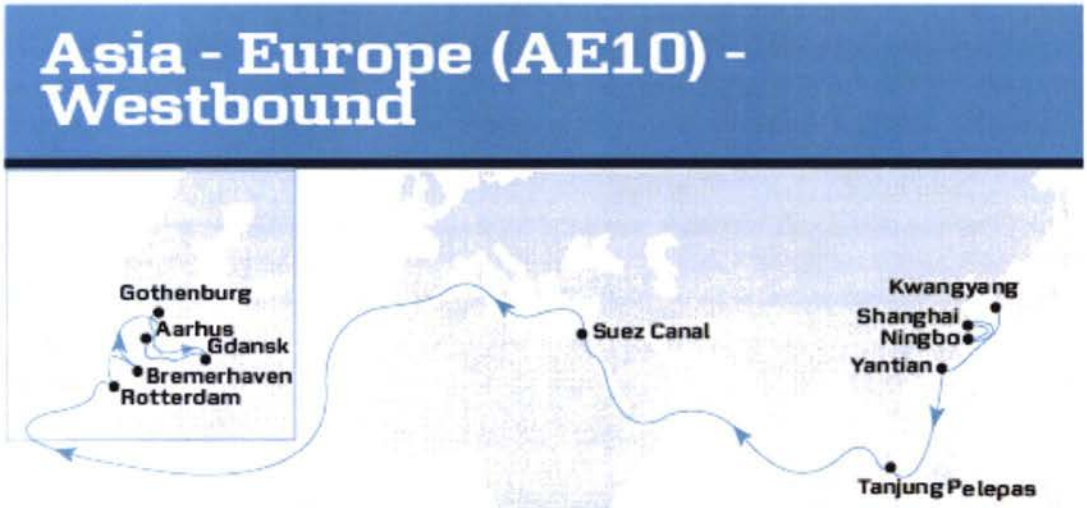
в тыс. т, включая тару

Год	Ro-Ro		Вагоны		Контейнеры		Всего		Совокупный объем грузоперевозок украинских портов
2009	**421,9**	**0,26%**	**2 826,8**	**1,74%**	**5 190,8**	**3,20%**	**8 439,5**	**5,21%**	**162 039,4**
	1,7	0,40%	493,1	17,44%	19	0,37%	513,8	6,09%	
2010	**452,4**	**0,29%**	**3 259,5**	**2,11%**	**6 687,5**	**4,33%**	**10 399,4**	**6,74%**	**154 381,9**
	3,8	0,84%	585,4	17,96%	25,9	0,39%	615,1	5,91%	
2011	**724,2**	**0,45%**	**1 788,8**	**1,11%**	**7 707,3**	**4,77%**	**10 220,3**	**6,32%**	**161 638,5**
	2,3	0,32%	416,8	23,30%	48,4	0,63%	467,5	4,57%	

В нижних строках представлены объемы грузоперевозок, осуществлявшихся судами под украинским флагом в каждом году (т. е. в 2009 г. украинским флотом было перевезено 1,7 тыс. т ролкерных грузов), а процентный показатель рядом отражает приходящуюся на эти суда долю в общем объеме грузоперевозок данной категории грузов в этом году (например, в 2009 году украинский флот перевез 1,7 / 421,9 = 0,40% всех ролкерных грузов).

6.7 Приложение VII: Маршруты AE10 и AE3 компании MAERSK из Азии в Европу

(Маршруты в западном направлении)



Port	Arrives	Departs	Transit
Kwangyang, South Korea	TUE	WED	--
Ningbo, China	THU	FRI	1
Shanghai, China	SAT	SUN	3
Yantian, China	WED	WED	7
Tanjung Pelepas, Malaysia	SUN	MON	11
Suez canal, Egypt	FRI	FRI	23
Rotterdam, Netherlands	FRI	SAT	30
Bremerhaven, Germany	SUN	MON	32
Gdansk, Poland	WED	SAT	35
Aarhus, Denmark	MON	MON	40
Gothenburg, Sweden	TUE	WED	41

MAERSK LINE

Источник: Maersk Line

Asia - Europe (AE3) - Westbound

Port	Arrives	Departs	Transit
Dalian, China		MON	–
Xingang, China	TUE	TUE	1
Kwangyang, Korea	FRI	FRI	4
Busan, Korea	SAT	SUN	5
Shanghai, China	MON	TUE	7
Ningbo, China	WED	WED	9
Chiwan, China	SAT	SAT	12
Yantian, China	SAT	SUN	12
Tanjung Pelepas, Malaysia	WED	THU	16
Suez Canal, Egypt	WED	WED	30
Izmit Korfezi, Turkey	SAT	SUN	33
Ambarli, Turkey	SUN	TUE	34
Constantza, Romania	THU	FRI	38
Odessa, Ukraine	SAT	MON	40
Ilyichevsk, Ukraine	TUE		43

MAERSK LINE

Источник: Maersk Line

6.8 Приложение VIII: Потенциал ж/д паромной торговли на Каспийском море

В расчете приняты следующие значения длины маршрутов:

- Баку-Актау – 296 морских миль,
- Баку-Туркменбаши – 179 морских миль.

Приняты следующие допущения:

- Новейшие паромы на 54 вагона (теплоходы "Barda" и "Balaken") развивают до 90% их проектной скорости (14,5 узлов), так же как и 4 парома на 52 вагона ("Academic Zafira Aliyeva", "Karabakh", "Aghdam" и "Shahdag") и обслуживают более протяженный маршрут Баку-Актау;
- Максимальная скорость других ж/д паромов класса "Дагестан" составляет 12 узлов;
- Ходовое время по мелководному и небезопасному подходному каналу Порта Туркменбаши составляет порядка 3 часов в одну сторону;
- Все пять ж/д мостов/рамп (2 в Баку, 2 в Туркменбаши и 1 в Актау) находятся в исправном техническом состоянии и способны функционировать в круглосуточном режиме.

Гипотеза 1

Заход в каждый порт на срок в 24 часа между прибытием на станцию лоцманской проводки и отбытием с нее (без ожидания в очереди на швартовку), что в настоящее время представляется вполне осуществимым в портах Актау и Туркменбаши.

Оценка продолжительности полного рейса:

Баку-Актау:
1 д (Баку)+2×296/14,5×0,9×24 (время плавания туда и обратно)+1 д (Актау)=3,89 дня, округляемых до 4 дней

Баку-Туркменбаши:
1 д (Баку)+2×179/12×0,9×24 (время плавания туда и обратно)+2×3 ч (время на проход по подходному каналу Туркменбаши) +1 д (Туркменбаши) = 3,64 дня, округляемых до 4 дней

Количество рейсов в расчете на одно судно

(360-5)[165]/4 = 90

Предположительная пропускная способность, исходя из условия полной загрузки паромов в оба конца, составила бы

90×(2×54×2+4×52×2+7×28×2) = 92 160 вагонов или порядка 5,5 млн т грузов.

Данный показатель невозможно обеспечить на практике. Гипотеза предполагает, что 2 рампы, функционирующие в Порту Баку, не способны обработать больший объем грузов, чем

360 д × 2 суда × 2×54 вагона (грузовместимость самых наибольших судов) = 77 760 вагонов в год.

[165] Учитывая требования о ежегодном техническом обслуживании и ремонте, а также 15-ти дневной стоянке в доке каждые 5 лет для подтверждения класса судна и выполнения регламентных работ.

Гипотеза 2

Заход в каждый порт на срок в 12 часов между прибытием на станцию лоцманской проводки и отбытием с нее (без ожидания в очереди на швартовку), как это предусматривали нормативы советской поры.

Оценка продолжительности полного рейса:

Баку-Актау:
1 д (Баку)+2×296/14,5×0,9×24 (время плавания туда и обратно)+ 0,5 д (Актау)=2,89 дня, округляемых до 3 дней

Баку-Туркменбаши:
0,5 д (Баку)+2×179/12×0,9×24 (время плавания туда и обратно)+2×3 ч (время на проход по подходному каналу Туркменбаши) +0,5 д (Туркменбаши) = 2,64 дня, округляемых до 3 дней

Количество рейсов в расчете на одно судно

$(360\text{-}5)^{166}/3 = 120$

Предположительная пропускная способность, исходя из условия полной загрузки паромов в оба конца, составила бы

120×(2×54×2+4×52×2+7×28×2) = 122 880 вагонов или порядка 7,4 млн т грузов.

При этом сценарии 2 ж/д рампы в Баку, функционирующие на полную мощность, способны обеспечить:

360 д × 2 × 2 суда × 2×54 вагона (грузовместимость самых наибольших судов) = 155 520 вагонов в год.

Учитывая запрет на ж/д сообщение с Портом Баку в дневное время, данная гипотеза не представляется реализуемой, пока Порт Алята не будет полностью введен в эксплуатацию.

[166] Учитывая требования о ежегодном техническом обслуживании и ремонте, а также 15-ти дневной стоянке в доке каждые 5 лет для подтверждения класса судна и выполнения регламентных работ.

ENPI 2011 / 264 459

Логистические процессы и морские магистрали II

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

Отчет о ходе осуществления проекта IV – Приложение 5

МАСТЕР-ПЛАН

2 – Выводы и результаты: Обзор железнодорожного сектора

Апрель 2013 г.

Проект финансируется
Европейским Союзом

Проект осуществляется
Egis International / Dornier Consulting

СОДЕРЖАНИЕ

ОБЗОР ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО СЕКТОРА **4**

1 ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЕ КОМПАНИИ **5**

1.1 Корпоративный статус, операционная структура, финансовое положение 5

2 СУЩЕСТВУЮЩАЯ ИНФРАСТРУКТУРА И ПОДВИЖНОЙ СОСТАВ **11**

2.1 Железнодорожная инфраструктура 11

2.1 Подвижной состав 12

3 НАЦИОНАЛЬНЫЕ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЕ СЕТИ, РЕГИОНАЛЬНЫЕ И МЕЖДУНАРОДНЫЕ КОРИДОРЫ, ТРАСЕКА **17**

3.1 Национальные сети 17

3.2 Международные и региональные железнодорожные коридоры 18

3.3 ТРАСЕКА и конкурирующие железнодорожные коридоры 19

4 ФИЗИЧЕСКИЕ БАРЬЕРЫ **25**

5 НОРМАТИВНЫЕ И ДРУГИЕ НЕФИЗИЧЕСКИЕ БАРЬЕРЫ **30**

6 ТАРИФНАЯ ПОЛИТИКА **35**

7 ТЕКУЩИЕ ПЛАНЫ, ПРОЕКТЫ **38**

8 ИСТОЧНИКИ **51**

ПЕРЕЧЕНЬ ТАБЛИЦ

Таблица 1: Основные параметры железнодорожной инфраструктуры в странах-бенефициарах ... 12

Таблица 2: Количество вагонов, перевозимых железнодорожными паромами (обзор сектора морских перевозок, 2013) 19

ПЕРЕЧЕНЬ ИЛЛЮСТРАЦИЙ

Иллюстрация 1: Транссибирская магистраль 22

Иллюстрация 2: Тоннель «Мармарай» 28

Иллюстрация 3: Государства-члены ОТИФ (ЦИМ) и ОСЖД (СМГС) 33

Иллюстрация 4: «Шелковый ветер» в Казахстане 39

Иллюстрация 5: Схема БТК 40

Иллюстрация 6: Железнодорожная сеть Армении 42

Иллюстрация 7: Железнодорожная сеть Кавказа 43

Иллюстрация 8: Капитальный ремонт железнодорожной линии Баку – Беюк Кесик 45

Иллюстрация 9: Транснациональный железнодорожный коридор «Север-Юг» 46

Иллюстрация 10: Маршрут планируемого железнодорожного коридора «Китай - Кыргызстан - Узбекистан» 47

СПИСОК АББРЕВИАТУР

AC	Переменный ток (англ. - *alternating current*)
CFM	Calea Ferată din Moldova, национальная железнодорожная компания Молдовы
CKU	Проект строительства железной дороги Китай-Кыргызстан-Узбекистан
CSR	China South Locomotive and Rolling Stock Corporation
DC	Постоянный ток (англ. - *direct current*)
IDEA	Проект «Транспортный диалог и взаимодействие между ЕС, соседними странами и странами Центральной Азии»
JICA	Японское Агентство по Международному Сотрудничеству
LLP	(англ. - *Limited Liability Partnership*) компания с ограниченной ответственностью
«LOGMOS»	Проект «Логистические процессы и морские магистрали II»
MT	Млн. тонн
MTT	Международный транзитный тариф
PSO	(англ. - *public service obligation*), обязанность по оказанию услуг обществу
TALGO	Испанский производитель обычных и высокоскоростных поездов для междугородних пассажирских перевозок
TCDD	Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları, государственная железнодорожная компания Турецкой Республики
TDY	Turkmen Demir Yollary, национальная железнодорожная компания туркменистана
USD	Доллар США
АБР	Азиатский банк развития
АЖД (ADY)	Azərbaycan Dəmir Yolları, национальная железнодорожная компания Азербайджана
АИС	Автоматизированная информационная система
АО	Акционерное общество
ГАЖК (UTY)	Государственно-акционерная железнодорожная компания (ГАЖК) «Узбекистон темир йуллари», национальная железнодорожная компания Узбекистана
ГЖД (GR)	Georgian Railway, национальная железнодорожная компания Грузии
ГП	Государственное предприятие
Гц	Герц
ДФЭ (TEU)	двадцатифутовый эквивалент
ЕБРР	Европейский банк реконструкции и развития

ЕврАзЭС	Евразийское экономическое сообщество
ЕС	Европейский Союз
ЕЭК ООН	Экономическая комиссия ООН для Европы
ЕЭП	Единое экономическое пространство (Россия, Казахстан, Беларусь)
кВ	Киловольт
км	километр
КНР	Китайская Народная Республика
МКЖТ	Международный комитет железнодорожного транспорта
КТЖ (KTJ)	Кыргыз Темир Жолу, национальная железнодорожная компания Кыргызстана
КТЖ (KTZ)	Қазақстан темір жолы, национальная железнодорожная компания Казахстана
ММ	Морские магистрали
МТиК	Министерство транспорта и коммуникаций
МТК	Международный транспортный коридор
МФК	Мировой финансовый кризис 2007-2009 гг.
ОСЖД	Организация сотрудничества железных дорог
ОТИФ	Межправительственная организация по международным железнодорожным перевозкам
РЖД	Российские железные дороги, национальная железнодорожная компания России
СМГС	Соглашение о международном железнодорожном грузовом сообщении
СССР	Союз Советских Социалистических Республик
ТРАСЕКА	Транспортный коридор Европа – Кавказ - Азия
УЗ	Государственная администрация железнодорожного транспорта Украины «Укрзализныця»
ЦАРЭС	Программа центральноазиатского регионального экономического сотрудничества
ЦИМ	Единые правовые предписания к договору о международной железнодорожной перевозке грузов
ЮКЖД	Южно-Кавказская железная дорога, национальная железнодорожная компания Армении

ОБЗОР ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО СЕКТОРА

Железные дороги являются одним из ключевых компонентов транспортной системы государств-членов ТРАСЕКА. После трубопроводов железные дороги остаются основным способом наземной транспортировки и доставки больших объемов бестарных грузов на средние и большие расстояния.

Все страны ТРАСЕКА имеют исторически глубоко укоренившуюся культуру железнодорожного транспорта, что легко объяснить, принимая во внимание низкую плотность населения, плохое состояние дорожной сети, относительную дешевизну железнодорожных перевозок и зачастую огромные расстояния между населенными пунктами (например, в Казахстане). Значение этого вида транспорта, очевидно, еще выше для не имеющих выхода к морю стран, часто расположенных в горной местности. Историческое развитие транспорта в странах ТРАСЕКА в значительной степени определяется уровнем и динамикой общего развития страны.

Коридор ТРАСЕКА начинается в странах Восточной Европы (Болгария, Румыния, Украина) и пересекает территорию Турции. Затем он проходит через черноморские порты Поти и Батуми в Грузии, а потом - по транспортным сетям стран Южного Кавказа. Из Азербайджана с помощью железнодорожно-паромных переправ на Каспийском море (Баку - Туркменбаши, Баку - Актау) маршрут ТРАСЕКА соединяется с железнодорожными системами Туркменистана и Казахстана, которые, в свою очередь, подключены к транспортным сетям Узбекистана, Кыргызстана и Таджикистана, и достигает границ Китая и Афганистана.

Сеть железных дорог Турции, которая до сих пор не связана напрямую с прежней железнодорожной сетью СНГ, скоро обретет точку пересечения с ней на Востоке, после открытия железной дороги Карс-Тбилиси, что позволит обеспечить бесперебойный доступ морским путем к европейским сетям через туннель «Мармарай».

По результатам оценки, полученной на основе транспортной модели, разработанной в рамках финансируемого ЕС проекта технической помощи ТРАСЕКА IDEA, доля железнодорожного транспорта на рынке грузоперевозок на дальние расстояния на 2010 год составляла от 37% от общего объема в тонно-км для энергоносителей и 95% для сырья.

По данным прогнозов на будущее, доступность региона ТРАСЕКА в ближайшие двадцать лет будет по-прежнему зависеть от железнодорожных сетей, а железнодорожные услуги будут определять конкурентоспособность региона в сфере торговли и уровень затрат на экспорт и импорт товаров. Большинство стран ТРАСЕКА в результате низкого уровня инвестирования в железные дороги за прошедшие 20 лет испытывает большую потребность в инвестициях для реабилитации, усовершенствования, модернизации и расширения существующей инфраструктуры и подвижного состава, чтобы обеспечить будущее устойчивое функционирование железнодорожного транспорта путем повышения технического уровня и улучшения качества обслуживания.

1 ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЕ КОМПАНИИ

1.1 Корпоративный статус, операционная структура, финансовое положение

Железнодорожный транспорт в государствах-членах ТРАСЕКА в настоящее время переживает переходный этап, характеризующийся реформами, реструктуризацией и, частично, приватизацией железнодорожной инфраструктуры (например, контейнерных терминалов в Армении, Грузии и Казахстане) и подвижного состава в некоторых странах. В отношении подвижного состава приватизация означает продажу части находящегося в государственной собственности подвижного состава в частные руки и частичную передачу железнодорожного парка из исключительно государственных инвентарных фондов в частное управление.

- Ранее национальные железнодорожные администрации бывших советских республик являлись государственными предприятиями, действующими под эгидой Министерства путей сообщения СССР. На сегодняшний день большинство из них трансформированы в закрытые акционерные общества со 100-процентным государственным капиталом, подконтрольные министерствам транспорта (или другим органам государственной власти) с одним лишь исключением: оператор железных дорог Армении - «Южно-Кавказская железная дорога» (ЮКЖД), созданная в соответствии с концессионным соглашением, подписанным между ОАО «РЖД» (Россия) и Республикой Армения в 2008 году, - является единственным полностью частным железнодорожным оператором среди всех стран ТРАСЕКА.
- Единой модели железнодорожной инфраструктуры и управления операционной деятельностью в «пространстве 1520[1]» не существует. Каждое государство выбирает свою собственную схему с учетом внешних и внутренних факторов.

Армения: Управление всей железнодорожной инфраструктурой Республики Армения было передано ЮКЖД, подвижной состав относится к активам Компании. Одним из ключевых направлений концессионной деятельности ЮКЖД является инвестирование в восстановление железнодорожной инфраструктуры Армении, в подвижной состав и новые технологии. Общий объем запланированных инвестиций составляет 572 млн. долларов США.

В 2011 году в рамках ЮКЖД была создана Дирекция по управлению инфраструктурой, на которую возложены задачи по управлению и модернизации железнодорожной инфраструктуры, включая оптимизацию затрат на управление инфраструктурой. Армения присоединилась к Межправительственной организации по международным железнодорожным перевозкам (ОТИФ) в июле 2011 года и является членом Международного комитета железнодорожного транспорта (МКЖТ).

Азербайджан: Государственное ОАО «АЖД» состоит из трех производственных подразделений, базирующихся в Баку, Гяндже и Нахичевани, с общим центром управления, расположенным в Баку. «Государственная программа по развитию системы железнодорожного транспорта в 2010-2014 гг.» с общим бюджетом в 1,5 млрд. долларов США

[1] Имеется в виду широкая колея российского стандарта (1520 мм) в противоположность западноевропейской колее шириной 1435 мм.

направлена на преобразование АЖД в финансово самостоятельного оператора, покрывающего все свои издержки (включая инфраструктуру, техническое обслуживание и тягу) за счет доходов. Это должно достигаться путем повышения операционной эффективности и прозрачности железнодорожной отрасли с помощью внедрения международных стандартов финансовой отчетности и разделения центров прибыли (пассажирские / грузовые перевозки).

Разделение операционной деятельности и управления инфраструктурой находится в стадии обсуждения, но процесс далек от завершения. Проект Закона о железных дорогах предполагает создание железнодорожной структуры по типу ЕС: создание отдельных компаний для управления железнодорожной инфраструктурой и организации грузовых и пассажирских перевозок. Это позволит открыть дорогу для участия частного сектора в железнодорожных перевозках, что, в свою очередь, будет способствовать повышению конкурентоспособности этого вида транспорта и укреплению капитализации отрасли.

АЖД является членом МКЖТ.

Грузия: Компания «Georgian Railway» (ГЖД) в 2004 году была преобразована в государственное АО. Она отвечает за управление и техническое обслуживание железнодорожной инфраструктуры, а также за все операции пассажирских и грузовых перевозок. Генеральный директор ГЖД подчинен Наблюдательному совету. ГЖД является вертикально интегрированным оператором с законодательно закрепленной монополией и, в то же время, дерегулированной установкой тарифов. В рамках программы модернизации было уволено 2445 сотрудников, в то время как заработная плата оставшегося персонала была увеличена. В рамках рыночно-ориентированного подхода тарифы на грузовые перевозки были снижены в процессе их модернизации. В 2010 году была создана дочерняя компания ГЖД - Georgian Railway TransContainer Ltd (GRTC) – для обеспечения организации контейнерных перевозок и, в частности, управления железнодорожными контейнерными терминалами. В 2011 году GRTC были переданы все контейнерные операции (включая железнодорожные перевозки, предшествующие и последующие перевозки, логистику и хранение) от бывшего субподрядчика ГЖД – «Интертранс».

Грузия (участник ОСЖД с середины 90-х годов) присоединилась к ОТИФ в мае 2012 года.

В начале 2000-х годов уже предпринимались неудачные попытки приватизации. Тем не менее, правительство Грузии намерено приватизировать ГЖД, отделив владение и управление инфраструктурой от обеспечения пассажирских и грузовых перевозок. Государственное АО «Partnership Fund», владеющее пакетами акций ряда крупных грузинских государственных предприятий, и, очевидно, являющееся не только экономическим, но и политическим инструментом, инициировало изменения в руководстве Грузинской железной дороги после октябрьских парламентских выборов в 2012 году. Ранее в этом же году ГЖД, один из крупнейших налогоплательщиков и работодателей страны, запланировала первичное публичное размещение до 25% своих акций на Лондонской фондовой бирже, которое впоследствии было отложено со ссылкой на «сложные условия рынка капитала».

Казахстан: Железные дороги Казахстана находятся в ведении национальной акционерной компании «Казахстан Темир Жолы» (КТЖ), созданной в 2002 году в целях улучшения управления и методов бухгалтерского учета. Единственным акционером компании является национальный фонд «Самрук-Казына», 100% акций которого принадлежат Республике Казахстан. Фонд управляет КТЖ через совет директоров, не вмешиваясь в операционную деятельность. Деятельность КТЖ находится под контролем Министерства транспорта и коммуникаций и Государственного агентства по регулированию естественных монополий.

КТЖ поручено управление и обслуживание железнодорожной инфраструктуры, а также обеспечение пассажирских и грузовых перевозок. Государство сохраняет право соб-

ственности на железнодорожную инфраструктуру, 50% грузового подвижного состава и почти все локомотивы.

КТЖ представляет собой холдинговую компанию, объединяя 26 дочерних АО, обеспечивающих ключевые функции, такие как управление пассажирскими и грузовыми перевозками, обслуживание инфраструктуры, закупки и обслуживание тягового и подвижного состава, а также телекоммуникации. Тяговый состав находится в ведении дочерней структуры КТЖ - АО «Локомотив», которой был передан локомотивный парк. Вагоны частично проданы частным компаниям, частично переданы дочерним компаниям КТЖ. Ремонт и техническое обслуживание осуществляются частично государственной компанией, частично - уже приватизированными мастерскими. Основные терминалы были переданы АО «Кедентранссервис», с 2011 года принадлежащей на 67% российской компании «ТрансКонтейнер»[2], с миноритарной долей КТЖ. Контейнеры и связанные с ними операции были переданы в «Казтранссервис» (КТС). Правительство Республики Казахстан развивает логистику КТЖ, основываясь на той же схеме, что была разработана в России и Германии.

В то время как государство намерено сохранить право собственности на активы железной дороги, в будущем предполагается конкуренция в секторе грузовых перевозок. Есть планы по созданию отдельных компаний для организации грузовых и пассажирских перевозок. Также в 2014 году планируется создать специальное инфраструктурное подразделение КТЖ, которое сможет самостоятельно устанавливать тарифы на пользование инфраструктурой. Это позволит увеличить капитализацию материнской компании за счет покрытия всех эксплуатационных расходов (диспетчеризация, техобслуживание инфраструктуры) за счет доходов (платы за использование железнодорожных путей и различных вспомогательных услуг).

КТЖ перевозит грузов два раза больше, чем Deutsche Bahn, ее грузооборот составляет около 3 млрд. долларов, а доля на рынке - более 80% в тонно-км. Доля пассажирских перевозок насчитывает менее 10% от общего оборота КТЖ, но ситуация за последние десять лет улучшилась в связи с большим охватом страны пассажирскими перевозками, расширением спектра услуг и повышением их качества.

Кыргызстан: «Кыргыз Темир жолу» (КТЖ) является национальным оператором железных дорог Кыргызстана, предоставляющим услуги в области грузовых и пассажирских перевозок. КТЖ подчинена Министерству транспорта, которое только начало формировать свою структуру после многочисленных изменений в управлении. На начало 2012 года международная задолженность «Кыргыз Темир жолу» по отношению к российской РЖД и казахской КТЖ составляла 19,04 млн. долларов США.

Доля железнодорожного грузового транспорта в общем объеме перевозок в Кыргызстане составляет лишь около 5%, а основным видом транспорта является автомобильный транспорт. Северная и южная части страны не связаны между собой железными дорогами. Недостаток финансовых средств (особенно учитывая сложный горный ландшафт страны) до сих пор не позволял соединить обе части страны железнодорожными линиями. В связи с этим, большие ожидания связаны с проектом строительства железнодорожной магистрали Китай - Кыргызстан - Узбекистан (далее «CKU»), который представлен ниже.

[2] Дочерняя компания ОАО «РЖД», котирующаяся на Лондонской фондовой бирже, лидер контейнерных железнодорожных перевозок в России.

Молдова: Деятельность государственного предприятия «Calea Ferată din Moldova» (CFM) сосредоточена на восстановлении железнодорожной транспортной системы в стране[3]. Планы включают увеличение скорости железнодорожного транспорта, модернизацию подвижного состава компании и обновление железнодорожных пассажирских вагонов, используемых на международных маршрутах (международные пассажирские перевозки на сегодняшний день являются единственно прибыльным сегментом). Компания планирует в ближайшие пять лет открыть рынок железнодорожных перевозок для частных операторов. Она также намерена инициировать разделение по центрам затрат для грузовых и пассажирских перевозок, а также для управления общественной инфраструктурой. Этот последний пункт уже реализуется. В настоящее время компания работает над всеобщей реструктуризацией и экстернализацией неприбыльных услуг. В 2013 году CFM может быть реорганизована - молдавские власти рассматривают план создания трех компаний: управляющей компании железнодорожной инфраструктуры и национальных операторов железнодорожных пассажирских и грузовых перевозок, соответственно. Политические проблемы все еще являются причиной того, что прямые связи между Молдовой и Украиной через Приднестровье не работают, по крайней мере, для грузовых перевозок. Кроме того, экономические изменения грузопотоков между Украиной/Казахстаном и Румынией, предназначенных для сталелитейного производства, базирующегося в Галаце, также обусловили уменьшение грузооборота через Молдову.

Таджикистан: Государственная компания "Таджикская железная дорога" (ТЖД) была создана в 1994 году и является единственным национальным железнодорожным оператором. ТЖД находится в процессе самореструктуризации. Политика государства направлена на либерализацию рынка железнодорожных перевозок и условий, способствующих появлению частных операторов. Таджикистан планирует создать отдельную инфраструктурную компанию к 2018 году, что позволит оптимизировать расходы на модернизацию железнодорожных путей за счет устранения перекрестного субсидирования, препятствующего обеспечению равного доступа к железнодорожной сети для всех участников рынка. В настоящее время уровень инвестиций в железнодорожную инфраструктуру страны очень низок, несмотря на то, что тарифы устанавливаются компанией самостоятельно.

Туркменистан: «Туркменские железные дороги» (TDY) - государственное предприятие, которое владеет и управляет сетью железных дорог в Республике Туркменистан. В соответствии с законом "О железнодорожном транспорте» Министерство железнодорожного транспорта остается основным провайдером железнодорожных транспортных услуг в стране. Организация управления железными дорогами препятствует устойчивому развитию торговых связей в силу его бюрократической природы, но в настоящее время осуществляется коренная реформа системы управления, и правительство Туременистана вполне осознает преимущества развития транзита через территорию страны. Строятся новые железнодорожные линии в целях расширения возможностей для развития транзита в направлении Север-Юг.

Узбекистан: Государственная акционерная железнодорожная компания «Узбекистон темир йуллари» (ГАЖК) была основана в 1994 году на базе региональной составляющей бывшей сети советских среднеазиатских железных дорог. Местные и иностранные частные железнодорожные экспедиторы работают только через соответствующие подразделения ГАЖК, специализирующиеся на перевозке всех видов массовых грузов (твердых и

[3] Объем грузоперевозок снизился с 3655 до 927,1 млн. тонн-км в период между 2006 и 2010 годами. Особенно резкое падение наблюдалось в области транзитных грузопотоков, объем которых уменьшился почти в 10 раз (с 2536 до 284,6 млн. тонн-км).

жидких) или тарных грузов, включая контейнеры. ГАЖК подчинена Кабинету министров Республики Узбекистан, а ее генеральный директор назначается президентом страны.

Разделения между грузовыми и пассажирскими перевозками и управлением инфраструктурой (шаг, которого давно ожидают доноры) до сих пор нет. Политические соображения привели к нечеткому распределению приоритетов и участию ГАЖК в финансировании и реализации государственных, не связанных с железными дорогами проектов, не всегда и не полностью ориентированных на коммерческие перспективы. Это в значительной мере нивелирует преимущества реализуемых масштабных структурных изменений. За счет грузовых перевозок по-прежнему может осуществляться перекрестное субсидирование пассажирских перевозок (тарифы регулируются государством), в то время как обслуживание железнодорожной сети, включая ее редко используемые сегменты, влечет за собой серьезное финансовое бремя, лишая ГАЖК гибкости в ее тарифной политике. ГАЖК была выведена за рамки приватизации.

Украина: Государственная администрация железнодорожного транспорта Украины «Укрзалізниця» (УЗ) была создана в 1991 году в целях организации централизованного управления железнодорожной сетью страны после провозглашения независимости Украины. На базе соответствующего законодательства контроль над 6 региональными железнодорожными компаниями был передан УЗ. В настоящее время УЗ сочетает в себе как функции государственной управляющей компании, так и функции коммерческого оператора. Она управляет деятельностью региональных железных дорог и осуществляет контроль их операционных и финансовых показателей, но они по-прежнему напрямую принадлежат государству и являются технически дочерними компаниями УЗ, контролирующей активы украинских железных дорог.

УЗ перевозит больше грузов, чем западные страны ЕС-15, и столько же пассажиров, как и центральные и восточные страны ЕС-10, вместе взятые.

УЗ - монополия, контролирующая подавляющее большинство железнодорожных перевозок в Украине - планирует инвестировать более 1 млрд. долларов США в модернизацию ее подвижного состава в 2013 году, согласно данным компании. В то же время УЗ объявила, что она не имеет достаточного количества средств для реализации проекта и надеется на государственную поддержку. Это связано с тем, что ее деятельность в последние годы была убыточной. Так, убытки от пассажирских перевозок, как ожидается, должны составить около 900 млн. долларов США за 2012 год, поскольку никакой финансовой компенсации за обязательства по оказанию общественных услуг (PSO) государственной властью в пользу УЗ или региональных железнодорожных компаний не выплачивалось. В этом контексте, прибыль от грузовых перевозок едва покрывают убытки неприбыльного бизнеса пассажирских перевозок, и отсутствует привычка инвестировать вырученные средства в обновление активов, необходимое для обеспечения грузовых перевозок.

За период, прошедший после выборов 2010 года, был внесен ряд новых предложений по частичной приватизации УЗ.

В марте 2012 года президент Украины подписал закон, открывающий путь к приватизации сотен государственных компаний, ранее считавшихся стратегическими активами. Согласно этому закону новая железнодорожная структура будет создана в качестве государственной акционерной компании со 100-процентным государственным капиталом путем слияния Государственной администрации железнодорожного транспорта «Укрзалізниця» и государственных предприятий, учреждений и организаций железнодорожного транспорта. Кроме того, уставный капитал компании будет включать акции и доли государственной собственности в компаниях, созданных при участии предприятий железнодорожного транспорта. Закон об особенностях создания государственной акционерной компании общественного железнодорожного транспорта не предусматривает передачи железнодо-

рожной инфраструктуры в уставный капитал этой компании, в то время как 100% ее акций будет находиться в государственной собственности.

В соответствии с планом, представленным парламенту, УЗ будет преобразована в АО в 2015 году. Инфраструктура и тяговый парк останется под контролем государства, в то время как шесть региональных компаний будут объединены в одно юридическое лицо. Предполагается, что основное подразделение по управлению инфраструктурой будет иметь финансовую самостоятельность.

В конце 2011 г. - начале 2012 г. подвижной состав был передан государственным предприятиям в структуре УЗ, и началась их эксплуатация в качестве частного, а не инвентарного парка вагонов. Плохо отрегулированный процесс чрезмерно затянулся и серьезно повлиял на операционную деятельность клиентов УЗ.

Позднее активы могут быть переданы частным компаниям, занимающимся инвестированием и реконструкцией. Правительство Украины рассматривает возможность предоставления разрешений частным компаниям для осуществления железнодорожных пассажирских перевозок внутри страны.

2 СУЩЕСТВУЮЩАЯ ИНФРАСТРУКТУРА И ПОДВИЖНОЙ СОСТАВ

2.1 Железнодорожная инфраструктура

Несмотря на то, что большинство стран имеют достаточно развитые железнодорожные сети, объемы грузовых железнодорожных перевозок снизились после распада СССР. Основными причинами стали резкое сокращение производств, связанных с железнодорожными перевозками, улучшение дорожной сети и сильная конкуренция со стороны автотранспортной отрасли.

Состояние инфраструктуры в большинстве стран неудовлетворительно и характеризуется высокой степенью износа. Низкий уровень инвестиций в железные дороги в течение более 20 лет после обретения странами независимости привел к некачественному техобслуживанию и необходимости реконструкции участков инфраструктуры. Кроме того, подвижной состав своевременно и надлежащим образом не обновляется, что влияет на общую эффективность железнодорожного транспорта с точки зрения стоимости, времени в пути и безопасности. Скорость грузовых поездов варьируется от 60 до 80 км/ч, на некоторых участках в отдельных странах ограничиваясь 30-40 км/ч. В настоящее время все государства-члены ТРАСЕКА делают первые шаги на пути к реформированию железных дорог и некоторые из них уже значительно продвинулись в этом направлении.

Либерализация доступа к железнодорожной инфраструктуре происходила медленно, но активизирована в настоящее время. Как уже отмечалось, в большинстве стран уже имеет место либо планируется разделение инфраструктуры и грузовых и пассажирских операций в рамках национальных железнодорожных компаний.

На первой стадии процесса реформ управление инфраструктурой и операционная деятельность, в основном, сохраняют статус естественной монополии. Таким образом, распределение маршрутов движения поездов, доступ к терминалам и взимание платы за пользование инфраструктурой целиком зависят от национального оператора. В большинстве стран орган регулирования железнодорожного транспорта отсутствует, и функции обеспечения безопасности до сих пор находятся в ведении национальной монополии по управлению инфраструктурой и предоставлению услуг. Однако некоторые страны планируют открыть доступ к грузовым и пассажирским перевозкам для частных операторов.

Характеристики железнодорожной инфраструктуры соответствующих стран приведены в Таблице 1.

Железнодорожные сети имеют довольно высокую плотность и в большинстве стран в значительной степени электрифицированы. Все страны ТРАСЕКА относятся к так называемому «пространству 1520» (с колеей российского стандарта), но в Украине и Молдове имеются отдельные участки путей с колеей европейского стандарта. Железнодорожные участки с широкой колеей имеются в Польше, Словакии и Румынии, где они были построены для упрощения транспортировки грузов, связанных со сталелитейными производствами в Катовице, Кошице и Галаце. Соответствующие железнодорожные станции в Польше и Словакии в настоящее время являются конечными и отправными точками маршрутных контейнерных поездов в страны СНГ. Железные дороги в некоторых странах до сих пор не электрифицированы, хотя проекты по электрификации в настоящее время реализуются (в частности, в Кыргызстане, Молдове, Таджикистане, Туркменистане и Узбекистане). Системы электрификации варьируются от 3 кВ постоянного тока до 25 кВ переменного тока частоты 50 Гц.

Таблица 1: Основные параметры железнодорожной инфраструктуры в странах-бенефициарах

Страна	Общая длина путей, км	Двухколейные пути, км	Электрифиц. пути, км	Система электрификации	Колея, мм
Азербайджан	2 929,4	804,7	1 271,4	3 кВ пост. тока	1 520
Армения	1 328,6	n/a	845,0	3 кВ пост. тока	1 520
Грузия	1 619,7	293,3	1 523,6	3 кВ пост. тока	1 520
Казахстан	14 200,0	4 800,0	4 100,0	25 кВ перем. тока – 50 Гц (частично 3 кВ пост. тока)	1 520
Кыргызстан	467,0	108,0	-	-	1 520
Молдова	1 157	-	-	-	1 520 (14 км -1 435)
Таджикистан	960,6	61,5	-	-	1 520
Туркменистан	3 550,9	34,5	-	-	1 520
Узбекистан	6 020,0	392,0	735,4	25 кВ перем. тока – 50 Гц	1 520
Украина	21 665,4	n/a	5 325,2	25 кВ перем. тока – 50 Гц	1 520 (350,1 км – 1 435)
			4 763,0	3 кВ пост. тока	

2.1 Подвижной состав

Многолетнее применение регулируемых тарифов обусловило значительное недофинансирование железнодорожной сети и подвижного состава стран. В большинстве стран срок службы существующего парка превышает нормативный (30 лет). Одним из прямых последствий этого являются значительно более высокие затраты на техобслуживание подвижного состава.

По примеру России, основные железные дороги стран СНГ отказались от общего инвентарного парка вагонов. Находящиеся в государственной собственности вагонные парки работают как частные. Это изменение статуса вызвало и до сих пор вызывает проблемы, особенно в портах и на пограничных станциях, где производится перевалка грузов, в частности, на пограничных станциях между Республикой Казахстан и Китаем.

В целом можно отметить, что страны испытывают огромную нехватку железнодорожных вагонов и фитинговых платформ, не только из-за плохого состояния вагонов и их возраста, но и в связи с изменением статуса вагонов. Тем не менее, все страны TRACECA предпринимают шаги в направлении обновления подвижного состава, а также модернизации и ремонта существующего парка.

Армения: В 2008-2009 годах основной приоритет инвестиционной программы ЮКЖД заключался в обновлении подвижного состава. В результате было модернизировано более 400 грузовых вагонов, а пассажирские вагоны были обновлены на 70%. Тяговый подвижной состав оснащен новыми локомотивами. ЮКЖД имеет 49 электрических и 30 дизельных локомотивов, а также 1839 грузовых и 135 пассажирских вагонов.

Азербайджан: Локомотивный парк изношен и технически устарел: примерно две трети парка требует замены и модернизации. По состоянию на 2010 год в тяговом парке АЖД насчитывалось 204 двухсекционных электровоза, 96 из которых находились в активном использовании (примерно половина из них старше 15 лет). В остальном это были локомотивы ВЛ-8, отслужившие более 35 лет. Проектный срок службы локомотивов ВЛ-8 превышен, в связи с чем они часто выходят из строя: примерно одна поломка в месяц. Эти локомотивы должны быть в ближайшее время отремонтированы или заменены. Вследствие этого вес поездов уменьшен до 2800 т (вместо 3500 т). Грузовой вагонный парк АЖД также устарел. АЖД имеет в совокупности больше вагонов, чем это необходимо: 7771 задействованных в перевозках вагонов, 10162 вагонов в запасе, которые также могут использоваться, а также 5655 вагонов, которые могут быть восстановлены, если потреьуется. Однако ожидается, что АЖД будет испытывать нехватку полувагонов и вагонов-цистерн в ближайшем будущем.

Что касается международных грузоперевозок, то АЖД, в соответствии с Государственной программой развития железных дорог, осуществляет реконструкцию и модернизацию инфраструктуры, а также модернизацию подвижного состава. Предполагается, что на начальном этапе скорость пассажирских поездов будет увеличена до 140 км/час. В целях расширения пропускной способности на главном двухпутном железнодорожном маршруте ТРАСЕКА, однопутный участок железнодорожного моста Пойлу – Салоглу в настоящее время трансформируется в двухпутный.

В связи с реализацией проекта строительства железной дороги Карс - Тбилиси - Баку железнодорожные линии в Азербайджане в настоящее время модернизированы по последнему слову техники, и приобретается совершенно новый и скоростной подвижной состав. В рамках обновления подвижного состава АЖД планирует приобрести 100 новых пассажирских вагонов, а также 50 локомотивов для грузовых и 12 локомотивов для пассажирских перевозок. Кроме того, около 50 пассажирских вагонов были отправлены в Украину на капитальный ремонт, и планируется ремонт еще 30 вагонов.

Грузия: ГЖД владеет 308 локомотивами, в том числе 174 электрическими и 134 дизельными. Кроме того, она имеет 11 711 грузовых вагонов, в том числе 1 205 платформ и 50 контейнерных вагонов. Многие из этих локомотивов и вагонов устарели, и их эксплуатация отнимает много времени (например, требуется регулярная смена локомотивов и вагонов; скорость поездов снижена). Допустимая максимальная масса поездов на грузинской железной дороге варьируется от 2800 до 3000 т. В рамках инвестиционной программы, предусматривающей полное обновление пассажирского подвижного состава, филиал China South Locomotive and Rolling Stock (CSR) - Nanjing Puzhen Rolling Stock Co. - получил от ГЖД второй заказ на поставку пяти электропоездов в 2011 году (первый заказ предусматривал поставку 3 электропоездов). Другой крупный китайский производитель электрических локомотивов (также филиал CSR) CSR Zhuzhou Electric Locomotive Co., выиграл тендер на поставку в Грузию 40 локомотивов для высокоскоростных поездов.

Казахстан: В 2010 году рабочий парк вагонов в Казахстане насчитывал около 96 409 единиц, из которых 43 305 вагонов находились в частной собственности. КТЖ владеет около 1000 контейнерных вагонов, но они всегда в дефиците, несмотря на то, что на территории Казахстана дополнительно постоянно циркулируют около 1000 иностранных контейнерных вагонов. Более 20 000 новых вагонов были заказаны и получены в 2011 и 2012 гг. в рамках обновления государственного вагонного парка КТЖ на основе кредитов ЕБРР и выпусков облигаций на финансовых рынках. Для пассажирских перевозок КТЖ разработала новый спектр услуг с использованием подвижного состава TALGO, который производится и обслуживается в Астане на новом заводе и в мастерских, созданных в форме совместного предприятия КТЖ и TALGO (TULPAR TALGO) на основе 15-летнего договора между КТЖ и TALGO. КТЖ также получила новые дизельные электровозы производства Польши для их использования на внутренних перевозках между Туркестаном и Шымкен-

том. В процессе обсуждения находится проект совершенно новой высокоскоростной линии между Алматы и Астаной. В декабре 2012 года КТЖ и производители железнодорожной техники – французская компания Alstom и российский «Трансмашхолдинг» (ТМХ) – совместно открыли новый завод по производству электровозов в Астане. В Астане быдо подписано соглашение между GE Transportation, "ТрансМашДизель" и (КТЖ) в лице дочерней компании АО "Ремлокомотив" о создании совместного предприятия по производству дизельных двигателей серии Evolution. Завод, как ожидается, начнет функционировать к концу 2014 года. Дочернее предприятие КТЖ – «Локомотив Курастыру зауыты» (ЛКЗ) - уже имеет завод по сборке локомотивов в Астане, способный производить по лицензии до 100 локомотивов серии Evolution в год[4]. Наряду с увеличением казахстанской доли в производстве локомотивов завод активно поставляет свою продукцию на рынки стран СНГ и Балтии. КТЖ планирует использовать кредит в размере 425 млн. долларов США от Экспортно-Импортного Банка на покупку 200 локомотивов GE серии Evolution и локомотивных комплектов, которые будут собираться на локомотивном заводе ЛКЗ в Астане.

Кыргызстан: Парк локомотивов КТЖ изношен на 100%. КТЖ планирует подписать соглашение на поставку пяти локомотивов GE Evolution, которые производятся казахстанским ЛКЗ по лицензии.

Молдова: Железная дорога Молдовы владеет 15-ю поездами из четырех вагонов, с дизельными локомотивами, которые требуют модернизации. Некоторые приоритетные проекты связаны с обновлением подвижного состава для пассажирских перевозок в страны ЕС (проект оценивается в 25 млн. евро) и для перевозки пассажиров в страны СНГ (также 25 млн. евро). Еще один проект предусматривает модернизацию локомотивного парка (он также потребует 25 млн. евро). Финансирование может быть предоставлено ЕБРР, ведутся переговоры. Железная дорога Молдовы реализует совместный проект с Remar Paşcani SA (Румыния) по капитальному ремонту дизельных агрегатов. Планы сотрудничества с Remar Paşcani включают также модернизацию колесных тележек, которые будут использоваться на железных дорогах с колеей европейского стандарта (1435 мм).

Таджикистан: В 2009 году железнодорожной компанией Таджикистана было приобретено 294 новых вагонов, в том числе 259 грузовых и 35 пассажирских вагонов. В настоящее время подвижной состав Таджикистана включает 2100 грузовых вагонов, 318 пассажирских вагонов и 90 тепловозов. В 2012 году национальная железнодорожная компания приобрела 6 локомотивов GE Evolution, произведенных в Казахстане. 50-70% подвижного состава устарело и нуждается в замене. Соответствующие шаги по модернизации предусмотрены в Национальной программе по развитию транспорта.

Туркменистан: В 2011 году был подписан контракт с CSR стоимостью 395 млн. долларов США на поставку в Туркменистан 75 локомотивов. В соответствии с этим соглашением CSR поставит десять тепловозов для грузовых поездов и 40 маневровых тепловозов, а также будет поставлять запасные части для вагонов. В 2012 году Туркменистан также приобрел 350 дизельных двигателей в Китае. В 2012 году британская компания Stock Plaza выполнила ряд заказов Министерства железнодорожного транспорта Туркменистана на поставку нескольких партий специальных грузовых вагонов для перевозки цемента, минеральных удобрений, зерна и минеральных продуктов, а также саморазгружающихся вагонов. Из Китая импортируются новые пассажирские вагоны, и на 2012 год парк был практически полностью обновлен и увеличился на 271 вагонов. Локомотивный парк по-

[4] В 2011 году уже было произведено 109 таких локомотивов.

полнился 36 единицами. Парк грузовых вагонов был значительно обновлен более чем на 1000 единиц.

Украина: Грузовой парк вагонов состоит из 190 000 единиц, из которых 130 000 находятся в государственной собственности и контролируются УЗ, а 60 000 находятся в частной собственности. Грузовой подвижной состав включает 1900 электровозов и 2500 тепловозов. Обновление подвижного состава является ключевым приоритетом для УЗ. В 2006 году УЗ приступила к осуществлению масштабной программы обновления и ремонта подвижного состава в своих собственных мастерских. Насколько это возможно, строительство новых единиц планируется производить силами отечественных предприятий, но по последним международным стандартам. В 2007 году УЗ подписала соглашение с Siemens по совместному развитию электровозов двойного питания DC-4, предназначенных для эксплуатации со скоростью 200 км/час. Между 2009 и 2014 годами УЗ рассчитывает принять поставки 50 локомотивов DC-4, первые 10 из которых будут построены в Германии, а остальные собраны на местном Запорожском локомотивном заводе. В 2012 году ЕБРР согласился предоставить УЗ кредит в размере 62,5 млн. долларов США на покупку грузовых вагонов в рамках программы модернизации подвижного состава страны. ЕБРР предоставил УЗ еще один кредит на 62,5 млн. долларов США в 2009 году для замены старых вагонов в рамках программы обновления вагонного парка. Кроме того, банк в декабре 2011 года предложил кредит на 13 млн. долларов США ОАО «ЛугЦентроКуз» (ЛКК), украинской инженерно-промышленной компании, специализирующейся на производстве кованого и штампованного стального оборудования для железнодорожной отрасли, в целях повышения качества услуг в сфере грузовых перевозок, а также производства компонентов для грузовых вагонов. ЕБРР также предоставляет финансирование в размере около 90 млн. долларов США совместно с частными банками (Raiffeisen Bank, Unicredit Bank и Erste Bank) на приобретение новых вагонов частному собственнику и управляющему вагонным парком «InterleaseInvest». При участии ЕБРР реализуется совместный проект «Внедрение высокоскоростных пассажирских поездов на украинских железных дорогах». Общая стоимость проекта составляет 200 млн. долларов США, включая кредит ЕБРР на сумму 120 млн. долларов США. Тем самым предполагалось дополнить уже закупленные новые электропоезда производства Hyundai Rotem для эксплуатации во время проведения чемпионата по футболу Евро-2012. Межрегиональные поезда производства Hyundai Rotem начали курсировать по железным дорогам Украины с 27 мая 2012 года под названием "Украинский экспресс". В декабре 2012 года, в связи с резким ухудшением погодных условий в Украине, большинство из этих поездов вышли из строя. Украина имеет собственный прототип высокоскоростного поезда, но, по отзывам, отечественный производитель - Крюковский вагоностроительный завод - устанавливает необоснованно высокие цены на свою модель.

Узбекистан: Обновление подвижного состава, включая приобретение, модернизацию и капитальный ремонт с продлением срока службы вагонов и локомотивов, а также строительство новых грузовых вагонов является одним из приоритетных направлений деятельности ГАЖК. По состоянию на 2009 год парк компании состоял из 25 700 грузовых вагонов со средним износом на 50%.

Текущие проекты призваны содействовать модернизации грузового вагонного парка ГАЖК почти на 30% в течение пяти лет. В соответствии с планом ГАЖК планирует завершить модернизацию и восстановление парка тепловозов в 2014 году на общую сумму 181 млн. долларов США. 2550 грузовых вагонов будет произведено и 7110 вагонов восстановлено в период 2011-2015 гг. Проект предусматривает строительство машиностроительного завода дизельных локомотивов на базе существующего предприятия «Узжелдорреммаш», расположенного в Андижане и производившего до сих пор запасные части для железнодорожного оборудования и оснащение для ремонта подвижного состава. Проектная мощность завода составит 208 локомотивных секций в год. Финансирование

будет осуществляться за счет кредита, предоставленного ЕБРР в размере 55 млн. долл. США, а также собственных ресурсов компании на 126 млн. долл. США. ГАЖК заключила контракт с испанской компанией Patentes TALGO на приобретение двух высокоскоростных пассажирских поездов Talgo-250 и 18 пассажирских вагонов на сумму 38 млн. евро. ГАЖК также подписала контракты на поставку 15 электровозов с филиалом CSR - Zhuzhou Electric Locomotive Co. – на сумму 73,8 млн. долларов США. Наблюдается нехватка специализированных вагонов, и, кроме того, ГАЖК имеет очень мало контейнеров. Почти все контейнеры, используемые для транспортировки грузов в и из Узбекистана, принадлежат грузоотправителям или же зарубежным железнодорожным компаниям, экспедиторам, логистическим и лизинговым контейнерным компаниям. ГАЖК перевозит контейнеры в самодельных вагонах-платформах, удалив коробки из старых крытых товарных вагонов. Контейнеры транспортируются также в любых других вагонах, способных вместить контейнер. Это приводит к повреждению контейнеров и содержащихся в них грузов и повреждению самих железнодорожных вагонов.

3 НАЦИОНАЛЬНЫЕ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЕ СЕТИ, РЕГИОНАЛЬНЫЕ И МЕЖДУНАРОДНЫЕ КОРИДОРЫ, ТРАСЕКА

3.1 Национальные сети

Большинство национальных железнодорожных сетей в регионе ТРАСЕКА в прошлом были частью полностью интегрированных сетей Советского Союза. В то время конфигурация железнодорожной сети предполагала центровку линий в Москве и России, и многие железнодорожные линии пересекали границы по кратчайшему пути. На сегодняшний день большинство этих пересечений границ отменено вследствие строительства новых объездных маршрутов (новейший пример - Узбекистан, планирующий строительство новой железнодорожной линии в обход Таджикистана, тем самым еще более изолируя его). Однако пропускная способность железнодорожных маршрутов по-прежнему значительно ограничена ввиду наличия большого количества однопутных и неэлектрифицированных участков, а также общей изношенности инфраструктуры и подвижного состава.

С другой стороны, с учетом общего исторического прошлого в странах Центральной Азии действует одна и та же операционная система железнодорожного транспорта, и нет никаких проблем с точки зрения совместимости и возможности взаимодействия вдоль исследуемых железнодорожных коридоров ТРАСЕКА, проходящих через Казахстан и Туркменистан. Существующую пропускную способность обслуживания международных и транзитных железнодорожных перевозок можно считать адекватной. В большинстве случаев в этой части региона ТРАСЕКА, а также на Кавказе и в западных странах СНГ узкие места, как правило, возникают не в связи с ограниченными возможностями или отсутствием инфраструктуры, а вследствие неоптимального управления активами и серьезных недостатков в определении и применении процедур (в том числе, процедур пересечения границы) или операций.

В советской централизованной экономической системе железнодорожная сеть играла основополагающую роль в содействии эффективному пассажиро- и, в особенности, грузообороту. В то время железнодорожная система выступала в качестве костяка, то есть хорошо работающей системы, способной поддерживать конкретные производственные центры, разбросанные по всей стране, обеспечивая распределение их продукции по всей остальной территории СССР площадью 22,4 млн. км^2.

Именно по этой причине железнодорожные услуги и сети, естественно, планировались с учетом экономической структуры страны, то есть центрально ориентированными. Общая геополитическая стратегия, распространяющаяся далеко за пределы сектора экономики, регулирующих решений и транзита, а также международной торговли, явно не рассматривалась в качестве основной проблемы, в результате чего международное железнодорожное сообщение по-прежнему оставалось недостаточно развитым, за исключением особых случаев, таких как обеспечение сырьем сталелитейных комбинатов в Польше, Словакии и Румынии.

В результате сети многих стран ТРАСЕКА (в первую очередь, стран Центральной Азии, богатой промышленным сырьем) по-прежнему сохраняют эту конфигурацию, унаследованную из советских времен - с общей ориентацией в направлении север-юг (т.е. все связи ориентированы в сторону России), а линии, проходящие в направлении запад – восток, отсутствуют.

После распада СССР сектор железнодорожного транспорта и транспортная отрасль в целом столкнулись с огромными проблемами (институциональные преобразования, новые границы, операционная реорганизация в результате появления новых государств, разделение подвижного состава и управления и т.д.), которые повлекли за собой драматическое падение объемов перевозок после 1991 года. Спустя 20 лет некоторые из про-

блем, возникших тогда, оказались настолько устойчивыми, что все еще остаются нерешенными.

3.2 Международные и региональные железнодорожные коридоры

Развитие эффективных евро-азиатских наземных транспортных маршрутов позволит обеспечить возможности перевозки в дополнение к существующим морским маршрутам, являясь в то же время надежным инструментом развития для стран Евро-Азиатского региона, особенно не имеющих выхода к морю и зависящих от соседних стран с точки зрения доступа к международным рынкам.

Европу и Азию соединяют три основных международных коридора в направлении Восток-Запад:

- **Северный коридор** соединяет Восточную Европу и КНР, Корейский полуостров и Японию через территорию России и Казахстана (Северный коридор и российская национальная Транссибирская магистраль частично совпадают),
- **Центральный коридор** (частично включает сеть ТРАСЕКА) соединяет Восточную Европу и КНР через Черное море, Кавказ, Каспийское море и Центральную Азию,
- **Южный коридор** соединяет Юго-Восточную Европу и КНР через Турцию, Иран и Среднюю Азию.

Эти три международных коридора проходят одним и тем же маршрутом по территории Китая, пересекая казахстанско-китайскую границу в Достыке или в недавно открывшемся пункте пересечения границы Хоргосе[5] (Синьцзян, КНР) с изменением ширины колеи с 1520 мм до 1435 мм.

Северный коридор представляет собой полностью железнодорожный маршрут. Другим очевидным преимуществом Северного коридора является меньшее число стран-участниц и, следовательно, минимальные последствия пересечения границ с точки зрения как финансовых, так и временных затрат.

Южный коридор также является полностью железнодорожным маршрутом, за исключением (в настоящее время очень слабого) железнодорожно-паромного сообщения по озеру Ван в Турции. Кроме того, он также пересекает Иран, и из-за текущей политической ситуации большие объемы грузопотоков не допускаются к входу в страну и транзиту через ее территорию.

Напротив, Центральный коридор является мультимодальным, поскольку пересекает Черное и Каспийское моря. Таким образом, его конкурентоспособность определенно связана с эффективностью морских перевозок, мультиммодальных объектов в портах и сообщения с внутренними районами.

[5] В январе 2013 года был отправлен первый пробный поезд с контейнерами, отправленными General Motors South Corea через китайский порт Циндао и через пункты пересечения границы Хоргос - Алтынколь до ст. Аблык в Узбекистане, предназначенными для завода GM Uzbekistan. Если проект окажется удачным, это позволит существенно сократить сегодняшнее время транзита по маршруту через порт Бандар-Аббас в Иране.

3.3 ТРАСЕКА и конкурирующие железнодорожные коридоры

Перевозка транзитных грузов морским путем имеет несколько значительных преимуществ, таких как низкая стоимость доставки, сложившиеся отношения с клиентами и высокие стандарты обслуживания. Наземные транзитные маршруты предлагают только одно конкурентное преимущество - скорость доставки: грузы доставляются в два-три раза быстрее по сравнению с морскими маршрутами, связывающими Дальний Восток с Европой. Это преимущество должно быть использовано.

ТРАСЕКА является международной программой, направленной на укрепление транспортного сообщения в регионах Черноморского бассейна, Южного Кавказа и Центральной Азии. Хотя инициатива ТРАСЕКА объединяет страны для того, чтобы развивать и продвигать общие транспортные коридоры, на практике интегрированный железнодорожный коридор ТРАСЕКА пока не был сформирован. Постоянный Секретариат ТРАСЕКА продвигал и выдвигал для обсуждения на совещаниях рабочих групп ряд совместных проектов (таких как разработка электронных карт для водителей грузовиков, инициатива «Модельное шоссе»). Региональной координации, совершенствованию и гармонизации тарифов и операций на железнодорожном транспорте, что особенно необходимо для регулярных международных операций маршрутных контейнерных поездов, не уделялось достаточное внимание до начала развития проекта «Шелковый ветер» по инициативе Казахстана в 2012 году (см. Главу 7 «Текущие планы, проекты»). Мастер-план «LOGMOS» призван решить этот вопрос.

Коридор ТРАСЕКА связан с главными межнациональными транспортными осями TEN-T через порты Стамбул, Констанца, Варна, Одесса и реку Дунай. С азиатскими транспортными сетями он связан через расположенные на казахстанско-китайской границе станции Достык и Хоргос, а с Ираном через железнодорожную сеть Турции.

На Черном море основные железнодорожно-паромные грузопотоки движутся с запада на восток. 90% объема грузов, перевозимых паромами, перемещается между Украиной и Грузией, а оставшаяся доля представляет собой экспорт из Болгарии в Грузию. Проведенная УЗ «приватизация» подвижного состава, вызвавшая рост стоимости аренды вагонов и наземной транспортировки, в сочетании с устаревшими операционными процедурами, применяемыми УЗ в управлении подвижным составом на маршрутах между Украиной и странами Кавказа, вынуждает грузоотправителей использовать другие виды транспорта. Это оказывает негативное влияние на эффективность черноморских паромных линий на маршруте ТРАСЕКА. На Каспийском море поток вагонов из Актау в Баку превышает поток в противоположном направлении, однако количество вагонов, движущихся из Баку в Туркменбаши и в противоположном направлении значительно больше.

Таблица 2: Количество вагонов, перевозимых железнодорожными паромами (обзор сектора морских перевозок, 2013)

Число перевезенных груженых вагонов и соответствующий тоннаж грузов, тыс. тонн							
		2008	**2009**	**2010**	**2011**	**2012**	**2012/ 2008**
Баку - Актау	Вагонов	2,161	1,486	5,008	7,847	9,903	**358%**
	Тонн	96.7	105.4	348.6	426.9	472.3	**388%**
Актау - Баку	Вагонов	1,625	1,422	4,637	11,158	11,453	**605%**
	Тонн	123.7	108.2	346	925.2	934	**655%**
Баку - Туркменбаши	Вагонов	15,799	18,518	18,692	19,67	20,658	**31%**
...	Тонн	1,213.8	1,303.6	1,481.8	1,587.4	1,693.1	**39%**

Туркменбаши - Баку	Вагонов	13,141	16,493	18,32	19,511	20,958	**59%**
	Тонн	654.7	779.2	768.6	893.4	773.3	**18%**
Число вагонов, всего		32,726	37,919	46,657	58,186	62,972	**92%**
Тоннаж, всего		2,088.9	2,296.4	2,945	3,832.9	3,872.7	**85%**
В т.ч. в / из Актау		10.55 %	9.30%	23.59 %	35.28 %	36.31 %	

Некоторые проекты, связанные с институциональным и организационным устройством железнодорожных коридоров в Центрально-Азиатском регионе, проводятся под эгидой ЦАРЭС. В этой связи на совещании, состоявшемся в Ухане в КНР в октябре 2012 года, министры 10 стран-участниц Программы ЦАРЭС согласовали план действий по реализации транспортных инфраструктурных проектов общей стоимостью более 23 млрд. долл. США, наряду с инициативами в области энергоснабжения и торговли, направленных на улучшение международного взаимодействия. Параллельно созданию новой инфраструктуры усилия будут направлены на снижение бюрократических барьеров для трансграничной торговли и борьбу с контрабандой.

В то же время, планируемые коридоры ЦАРЭС не совсем то же самое, что железнодорожные коридоры ТРАСЕКА. Таким образом, проекты по усовершенствованию инфраструктуры в настоящее время все чаще проводятся на национальном уровне (иногда даже ухудшая совместимость сетей в рамках всего коридора). Различные соглашения, действующие в регионе, как правило, заключаются между двумя-тремя странами в целях упрощения пересечения границ (например, соглашение о совместном управлении пунктами пересечения границ между Украиной и Молдовой), строительства новых железнодорожных линий (Соглашение о координации деятельности по реализации железнодорожного сообщения Баку - Тбилиси - Карс между Азербайджаном, Грузией и Турцией от 07.02.2007; железнодорожный проект северо-южной магистрали, осуществляемый Казахстаном, Туркменистаном и Ираном с 2010 года) или установления более прозрачных механизмов формирования тарифов (например, обсуждаемое соглашение о сквозном тарифе между участниками проекта «Шелковый ветер»).[6]

Некоторые параметры железнодорожного маршрута ТРАСЕКА:

Общая протяженность маршрута составляет около 7000 км (Констанца-Достык - 7120 км, Варна-Достык - 7168 км, Одесса-Достык - 7067 км, устье Дуная - Достык - 7057 км).

Беря начало от железнодорожных паромных терминалов в портах Актау и Туркменбаши на восточном берегу Каспийского моря, две железнодорожные линии, проходящие через Казахстан и Туркменистан, соединяют Узбекистан, Таджикистан и Кыргызстан с железнодорожной сетью ТРАСЕКА.

На протяжении коридора имеется 8 пунктов смены ширины колеи и тележек между сетями российского и европейского стандарта:

- Чоп на венгерско-украинской и словацко-украинской границе,

[6] Полный перечень подписанных двусторонних и многосторонних соглашений в железнодорожном секторе можно найти в обзорных отчетах по странам (раздел «Нормативно-правовая база в области транспорта») по ссылке: http://www.traceca-org.org/en/technical-assistance/traceca-regional-project-logistics-processes-and-motorways-of-the-sea-ii/master-plan/country-profiles/

- Ягодин, Мостиска[7], Рава-Русска на польско-украинской границе,
- Паромный комплекс в порту Варна, Болгария,
- между европейской и грузинской железнодорожными сетями на турецко-грузинской границе[8],
- на станциях Достык и, с недавнего времени, Хоргос на казахстанско-китайской границе.

Общая протяженность существующих железных дорог насчитывает 5113 км (шириной российского стандарта 1520 мм).

- 1005 км путей электрифицировано,
- 1456 км двухпутных участков,
- 2298 км однопутных участков.

Железнодорожная составляющая коридора ТРАСЕКА имеет ряд конкурентных недостатков:

- два морских участка (на Черном и Каспийском морях), которые требуют паромных переправ,
- различная ширина колеи в странах-участницах (требуются, как минимум, две смены тележек при движении в Европу, но только одна при движении в / из Центральной Азии и Кавказа),
- отсутствие доступа в Юго-Восточную Азию.

Железнодорожный коридор ТРАСЕКА имеет мультимодальный характер и объединяет много стран-участниц, поэтому его конкурентоспособность во многом зависит от эффективности организации мультимодальных перевозок и согласованности процедур пересечения границ.

Южный железнодорожный коридор в направлении Восток-Запад

Этот коридор можно рассматривать в качестве естественного конкурента (а местами- дополнения) коридора ТРАСЕКА. Быстрая модернизация железнодорожных транспортных коммуникаций в Турции обеспечит в будущем большую пропускную способность и увеличение скорости доставки товаров между Центральной Азией и Южной Европой.

Транссибирские железнодорожные маршруты

---

[7] Начиная с 1 июня 2009 года, ПКП ежедневно осуществляет рейсы ночного поезда по маршруту Краков - Львов, с использованием технологии раздвижных колесных пар SUW 2000 для изменения ширины железнодорожного полотна на ст. Мостиска-2. Дневные пассажирские поезда с тележками стандарта 1520 мм, проходящие через этот переход, меняют колесные пары в польском Перемышле. УЗ эксплуатирует грузовые поезда до станции Медыка. С польской стороны колея стандарта 1520 мм продолжается до Журавицы, с украинской стороны колея шириной 1435 мм заканчивается в Мостиска-1.

[8] Пункт планируется построить недалеко от Ахалкалаки в Грузии (участок из Ахалкалаки до пограничной станции Карцахи в Грузии будет иметь стандартную европейскую колею).

Иллюстрация 1: Транссибирская магистраль

Транссибирская железнодорожная магистраль и различные связанные с ней ответвления и вспомогательные линии впервые сформировали прямое железнодорожное сообщение между Европой и Азией. Несмотря на то, что маршрут Транссиб - Маньчжурия (автономная область Монголии) значительно длиннее, сегодня это наиболее эффективный маршрут доставки грузов из Европы во внутренние регионы Китая. Пограничный переход Забайкальск - Маньчжурия в настоящее время является крупнейшим железнодорожным пропускным пунктом на российско-китайской границе[9]. Пропускная способность этой линии была увеличена с 22 до 40 пар поездов (за исключением пассажирских и коммерческих перевозок) с расчетной скоростью 100 км/ч для грузовых и 140 км/ч для пассажирских поездов. Хендлинговые мощности станции Маньчжурия также выросли со строительством двух приемоотправочных парков (один рассчитан на 12 путей с шириной колеи 1520 мм, а второй – на 14 путей с шириной колеи 1435 мм для дальнейшей транспортировки грузов, прибывающих из России). Забайкальская железная дорога считается наиболее перспективной с точки зрения увеличения трафика между Россией и Китаем.

[9] С объемом обработанных за 2012 год экспортно-импортных грузов в 28,17 млн. тонн станция Маньчжурия показала хороший рост на уровне 5,9% по сравнению с предшествующим годом. Кроме того, через этот контрольно-пропускной пункт было пропущено 1,69 млн. чел, что на 20% выше по сравнению с 2011 годом

Ответвление Транссиба в сторону Казахстана -Туркестано-Сибирская железная дорога- представляется очень привлекательным вариантом с точки зрения инфраструктуры и расстояния. Вместе с тем, в связи с высоким риском недобросовестной конкуренции в связи с наличием монополистических структур, действующих на главном железнодорожном направлении Транссиба, данный маршрут в настоящее время недосипользован[10]. Кроме того, состояние инфраструктуры на казахстанском участке маршрута и недостаточная пропускная способность на пограничном участке Достык - Алашанькоу способствуют тому, что этот путь в настоящее время не используется в полную силу.

В 2008 году Китай и Германия запустили дальнемагистральный грузовой поезд под названием «Trans Eurasian Express» между Пекином и Гамбургом. Маршрут в общей сложности составляет 10 000 км, поезд движется по железным дорогам Китая с использованием Транс-Монгольской линии на участке Сянтань - Улан-Батор, а затем продолжает путь на север к Транссибу. Дойдя до конца Транссибирской магистрали в Москве, поезд направляется в Германию, пересекая железнодорожные сети Белоруссии и Польши. Общее время в пути составляет 15 дней, что значительно короче по сравнению со сроком более 30 дней, который требуется для прохождения грузов в том же направлении по морю.

Еще один сервис, из Чунцин в Дуйсбург через Алашанькоу, пересекающий Казахстан, Россию, Беларусь и Польшу, был запущен в марте 2012 года. Поезд проходит 11 179 км[11] за 16 дней. В период с марта по октябрь 2012 года было выполнено 36 рейсов. В декабре 2012 года еще один пилотный грузовой маршрутный поезд на 50 контейнеров для транспортировки компьютерных комплектующих установил рекорд, пройдя 11 000 км между станциями Ухань (КНР) и Пардубице (Чехия) за 16 дней.

С точки зрения развития транзитных перевозок грузов между Европой и Азией основная проблема Транссибирской магистрали заключается в ее ограниченных возможностях (общая пропускная способность Транссиба составляет около 120 тонн в год, или приблизительно 13% от общего объема контейнерных перевозок между Европой и Азией) и высокой стоимости доставки грузов (вдвое дороже, чем морем), связанной с монополией РЖД в России. Однако этот маршрут занимает только половину времени по сравнению с морским маршрутом и требует минимального количества перевалок грузов. Общий объем международных контейнерных перевозок по Транссибирской магистрали в 2012 году составил 638,216 тыс. TEU, что на 15% больше, чем в 2011 году.

Маршрут через Казахстан, проходящий от пограничного перехода Достык через Актогай и Астану с доступом к сети РЖД через пограничный переход Тобол-Карталы, обеспечивает кратчайшее расстояние между западными регионами Китая и Европой. Протяженность маршрута Урумчи - Берлин через Тобол-Карталы на 1409 км короче, чем при использовании коридора TPACEKA (2076 км по территории Казахстана и 2069 км по территории с пересечением всего двух стран). Поскольку Россия и Казахстан участвуют в Таможенном союзе, у них есть конкурентное преимущество по сравнению с TPACEKA. Таможня на российско-казахстанской границе проверяет только импорт и экспорт, но не транзитные вагоны. В связи с этим там наблюдается меньше таможенных процедур, меньше задер-

[10] Турксиб, построенный в 1927-31 гг., представляет собой железнодорожный маршрут протяженностью 1452 км, соединяющий Транссиб в Новосибирске с Центральной Азией. Этот маршрут сыграл большую экономическую роль в советское время, способствуя развитию торговли хлопком и индустриализации Южного Казахстана. После распада Советского Союза эта линия потеряла свое экономическое значение, уступив инициативу основному маршруту Транссиба.

[11] Что на 2000 км короче по сравнению с северным маршрутом по Транссибу.

жек, меньше беспорядка и требуется готовить меньше документов, в то время как на маршруте ТРАСЕКА таможенный контроль осуществляется в портах Поти/ Батуми, на границе между Грузией и Азербайджаном, а также в Бакинском порту и порту Актау.

Также на терминале Достык наблюдается недостаток перевалочных мощностей и тележек для контейнеров и других генеральных грузов[12]. Кроме того, по информации дальневосточных российских экспедиторов, российские таможенные процедуры и оформление таможенной документации представляют собой главное препятствие на пути развития их деятельности: так, источником постоянных конфликтов является декларирование веса груза (с последующими штрафами и взятками), особенно, при переводе американских единиц измерения веса в метрическую систему.

Железнодорожные маршруты ТРАСЕКА в настоящее время недостаточно конкурентоспособны, и коридор нуждается в значительном улучшении для приведения его в соответствие с условиями, предлагаемыми на альтернативных маршрутах. Однако вполне возможно, что и российские экспедиторы выберут коридор ТРАСЕКА, если это будет экономически более выгодно для них. В будущем этот коридор мог бы играть важную роль в обеспечении железнодорожных грузовых перевозок между Южной Европой и Китаем, при условии его дальнейшего развития и достаточной политической поддержки в целях устранения задержек, вызванных процедурами пересечения границ. Необходимо, чтобы политическая воля воплощалась в конкретные проекты по модернизации инфраструктуры и меры по устранению операционных барьеров.

Положительным примером проявления совместной политической воли явился проект, имеющий большое значение для будущего развития железных дорог в регионе ТРАСЕКА, - **запуск контейнерного поезда "Шелковый ветер" из Казахстана в Европу** (см. Главу 7 "Текущие планы, проекты»).

[12] Китайские экспедиторы, встреченные экспертами проекта на транспортной выставке «ТрансРоссия» в апреле 2012 года, сообщили, что ситуация на пропускном пункте Достык кардинально улучшилась. В 2011 году масштабные работы по реконструкции железнодорожной станции Алашанькоу на китайской стороне в сочетании с острой нехваткой платформ (невозвращенных из России) с казахстанской стороны, а также проблемы с документацией (о чем сообщали также российские дальневосточные экспедиторы), вероятно, связанные с реализацией правил Таможенного союза, увеличили сроки ожидания до 2 месяцев. К моменту опроса экспедиторов время ожидания сократилось до «обычных» 2-5 дней.

4 ФИЗИЧЕСКИЕ БАРЬЕРЫ

В рамках железнодорожного коридора ТРАСЕКА были выявлены следующие физические препятствия:

- В целом изношенное состояние инфраструктуры и подвижного состава, нехватка железнодорожных вагонов, контейнеров и локомотивов;
- Неэффективные / устаревшие технологии и низкий уровень безопасности[13];
- Разная ширина колеи (Европа, Турция, Иран, КНР - 1435 мм, страны коридора ТРАСЕКА - 1520 мм). Специальные объекты, построенные для смены тележек на пограничных станциях, не могут снизить остроту этой проблемы, потому что, как правило, слишком низкая пропускная способность перевалочных пунктов не соответствуют интенсивности движения и приводит к заторам на сортировочных станциях;
- Негабаритные грузы не могут транспортироваться по коридору через страны Кавказа в связи с габаритными ограничениями (тоннели), а также малыми радиусами поворотов (200 м) и высоким градиентом (до 2,9%) на горных участках, что влечет за собой потерю заказов для местных операторов[14];
- Различные системы электрификации на отдельных сегментах: 3 кВ постоянного тока, 25 кВ переменного тока частоты 50 Гц, значительная протяженность неэлектрифицированных участков;
- Нехватка электровозов двойного питания для использования в обеих системах - 3 кВ постоянного и 25 кВ переменного тока вызывает эксплуатационные проблемы;
- Различные системы сигнализации и управления: не все участки железнодорожных коридоров оснащены автоматизированными системами управления;
- Только около половины железнодорожного коридора является двухпутной;
- Грузоотправители и грузополучатели не имеют доступа к информации о местонахождении их груза, так как отсутствует единая информационная система, позволяющая пользователям обнаруживать и отслеживать их грузы (некоторые страны приступили к реализации автоматизированных методов обработки информации, например, Грузия);

---

[13] Кражи грузов вызывают серьезную озабоченность железнодорожных компаний во всем мире (не только в регионе ТРАСЕКА) и являются сдерживающим фактором для грузоотправителей. Тем не менее, вопросы сохранности грузов могут решаться весьма эффекктивно, поскольку на практике китайские и европейские производители отправляют ценные компьютерные комплектующие и оборудование на поездах между двумя концами Евразийского континента, и при этом сообщений о кражах не поступает.

[14] Пользователи зачастую вынуждены ждать сезона речной навигации (март/апрель - октябрь/ноябрь, в зависимости от погодных условий) и отправлять негабаритные грузы вместе с габаритными на судах «река-море» по Черному и Азовскому морям через порты Волго-Донского комплекса.

- В морских портах Поти, Баку, Туркменбаши и Актау всегда существует риск нехватки подходящего подвижного состава[15];
- Ограничения скорости поездов: максимальная скорость грузовых поездов колеблется в среднем в диапазоне 60-80 км/час. На отдельных участках на Кавказе, в связи с инфраструктурными особенностями, скорость движения поездов ограничена до 20-40 км / ч;
- Перевалка контейнеров между различными видами транспорта обуславливает значительные задержки, также зачастую имеет место нехватка плоских контейнерных прицепов и необходимых автотранспортных средств.

Одним из самых слабых мест железнодорожных коридоров ТРАСЕКА является *неопределенность* времени транзита. Даже местные экспедиторы не имеют базовой информации о времени прохождения грузов по маршруту между КНР - Казахстаном и Азербайджаном. Это связано с отсутствием четких графиков железнодорожных перевозок через страны Центральной Азии, заторами, связанными с устаревшей инфраструктурой, нехваткой подвижного состава и другими операционными барьерами. Контейнерные перевозки смешиваются с регулярными перевозками грузовыми вагонами и, следовательно, испытывают дополнительные задержки (особенно при сортировке вагонов на разных станциях на протяжении пути)[16]. Более того, в большинстве стран ТРАСЕКА системы перевалки по-прежнему основаны на методе сборки и разборки грузовых вагонов на каждой сортировочной станции, когда поезда расформировываются и составляются в зависимости от конечного пункта назначения грузов. Эта система экономически оправдана в отношении поставок, но отнимает очень много времени, что снижает надежность услуг с точки зрения времени доставки.

Кроме того, отсутствие координации в поставках железнодорожных вагонов в порты между железными дорогами Азербайджана, Туркменистана и Казахстана существенно снижает надежность услуг железнодорожно-паромной переправы на Каспийском море, поскольку невозможно составить фиксированное расписание для железнодорожных паромов.

Восстановление и развитие железнодорожной инфраструктуры требует компьютеризации сектора, развития информационных систем и внедрения ресурсосберегающих технологий. Реконструкции объектов электроснабжения и электрификации железных отводится значительное место в инфраструктурных потребностях. Об актуальности этих задач свидетельствует значительная разница в стоимости транспортировки с использованием электрической и дизельной тяги (стоимость с электрической тягой на 60% ниже). Ввод в эксплуатацию новых электрифицированных участков позволяет значительно расширить операционную зону для электровозов, увеличить вес и скорости движения поездов и повысить эффективность локомотивов в целом.

Железнодорожные коридоры ТРАСЕКА не имеют единой информационной системы, которая позволяла бы пользователям мгновенно определять местоположение своих грузов.

---

[15] До наступления МФК с последующим значительным снижением объемов перевалки грузов это вынуждало пользователей (и ситуация может повториться) активнее использовать грузовики для транспортировки контейнеров из портов Поти / Батуми.

[16] Следует отметить, что то же самое происходит в России: например, контейнеры, транспортируемые через Новороссийск в Центральную Азию, сначала отправляются на центральный железнодорожный узел Северного Кавказа (Ростов-на-Дону), где они могут оставаться в течение многих дней до отправки по железнодорожной магистрали в Казахстан.

Системы отслеживания вагонов частично улучшены, но до сих пор не автоматизированы. Таким образом, отсутствует возможность обнаружения и отслеживания, что делает сервис непредсказуемым. Некоторые страны начали внедрение автоматизированных методов обработки информации в пределах их территории, однако, эти меры носят индивидуальный характер. Так, например, ГЖД внедрила в 2011 году систему он-лайн размещения заказов на грузовые перевозки.

В качестве риска и отрицательного последствия недостатка технического сотрудничества между соседними странами стоит упомянуть планы по реконструкции железнодорожной линии Поти-Баку. АЖД и ГЖД самостоятельно реализуют проекты по модернизации собственных участков, но эти проекты могут повлечь за собой снижение функциональной совместимости железнодорожных сетей. Дело в том, что система электрификации 503-километровой линии от Баку до Беюк Кесик на азербайджано-грузинской границе будет преобразована с 3 кВ постоянного тока на 25 кВ переменного тока, в то время как грузинский участок от границы до Поти сохранит систему питания с использованием 3 кВ постоянного тока. Этот проект улучшит деятельность железнодорожного транспорта Азербайджана, поскольку позволит увеличить мощность локомотивов, однако приведет к неизбежной замене локомотивов на границе с Грузией (сегодня замена локомотивов также происходит, но только из-за особенностей организации сервиса).

Недостающие звенья

Более 72% от общего объема грузоперевозок в Казахстане осуществляется по железной дороге. Между тем ряд линий железнодорожного сообщения отсутствует (например, сообщение Актау с восточными и южными районами Казахстана). Сеть железных дорог до сих пор сохраняет картину, унаследованную из советских времен с общей ориентацией в направлении северо-запад / юго-восток и отсутствием какой бы то ни было линии, проходящей через всю страну в западно-восточном направлении. Из 16 железнодорожных пограничных переходов 11 расположены на границе с Россией, 3 - с Узбекистаном, 1 - с Киргизией и всего 2 с КНР (Достык и Хоргос).

В начале 2012 года под эгидой проекта «LOGMOS» началась подготовка запуска нового блок-поезда, соединяющего Казахстан (от китайской границы) с Турцией и Черноморским регионом через Каспийское море и Кавказ.

Этот проект под названием «Шелковый ветер» направлен на значительное сокращение времени транзита между КНР, Турцией и Южной Европой при значительном улучшении качества услуг. Предпосылкой его реализации является устранение следующих недостающих звеньев и узких мест вдоль всего маршрута (соответствующие проекты будут более подробно представлены в главе "Текущие планы, проекты"):

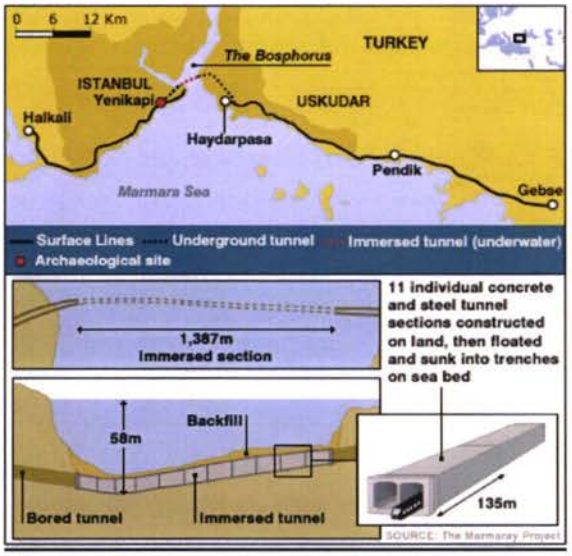
- Строительство новой железнодорожной линии между Грузией и Турцией (Баку-Тбилиси-Карс),, восстановление всей железнодорожной инфраструктуры от Баку до Карса. Работы по проекту ведутся в соответствии с графиком, завершение строительных работ ожидается к концу 2013 года, в полном объеме железная дорога должна заработать к концу 2014 года;
- Строительство новой железнодорожной линии Жезказган-Бейнеу протяженностью 988 км в Республике Казахстан, что позволит сократить расстояние из КНР до Каспийского моря примерно на 1000 км; строительство началось, линия должна быть введена в строй в 2016 г.;
- Строительство нового Бакинского международного морского порта в поселке Алят – первую очередь планируется завершить в 2015-2016 гг.;
- Модернизация и расширение порта Актау, Казахстан.

В конце 2012 года был открыт второй пункт пересечения границы железнодорожным транспортом на границе с КНР, где рядом со станцией Алтынколь расположился международный логистический центр «Хоргос»[17].

При рассмотрении железнодорожного коридора ТРАСЕКА становится очевидным, что железнодорожная система, соединенная с морскими линиями Черного и Каспийского морей, имеет критический участок на Кавказе. На самом деле, в то время как к западу и востоку от обоих морей есть и другие железнодорожные линии, предлагающие альтернативные маршруты, в центральной части коридора - в Грузии и Азербайджане - нет никакой альтернативы железнодорожной линии Батуми / Поти - Тбилиси - Баку.

Со строительством нового тоннеля под Босфором (проект «Мармарай»[18]) будет создан единый железнодорожный коридор, который – в принципе – сделает возможной безостановочную доставку грузов из Азии (КНР, Ирана) в Европу и обратно (исключая морской участок через Босфор[19]).

Иллюстрация 2: Тоннель «Мармарай»



[17] МЛЦ (ОАО «Международный центр приграничного сотрудничества Хоргос») находится в 361 км от Алматы и 670 км от провинциального города с трехмиллионным населением Урумчи (столица провинции Синьцзян, КНР) и занимает площадь в 528 га.

[18] Проект стоимостью около 3 млрд. долл. США предполагает строительство тоннеля под Босфорским проливом протяженностью 13,6 км (из которых 1,4 км будут пролегать в трубе на глубине 60 м) и реконструкцию 63 км пригородных железнодорожных линий, что позволит создать магистраль длиной 76,3 км с высокой пропускной способностью линии между Гебзе (с азиатской стороны) и Халкали (с европейской стороны). Открытие тоннеля запланировано на октябрь 2013 г.

[19] Тоннель предназначен, в первую очередь, для освобождения перегруженных автомобильных дорог в Стамбуле и, следовательно, проект «Мармарай» ориентирован больше на пассажирский транспорт. Согласно TCDD, он может быть использован для грузовых поездов в течение определенного промежутка времени после полуночи, но это еще предстоит подтвердить. В то же время в июле 2012 года была запущена новая железнодорожно-паромная переправа между Деринже с азиатской стороны и Текирдагом с европейской стороны. Причал в Деринже все еще строится, и, соответственно, паром пока эксплуатируется нерегулярно, однако очервидно, что этот сервис призван стать основой для регулярных грузоперевозок вагонами между азиатской и европейской сторонами.

Хотя надежда на открытие армяно-турецкой границы в ближайшем будущем невелика, это, по всей вероятности, может негативно сказаться на железнодорожных грузоперевозках с Грузией, поскольку грузопотоки будут частично отклоняться в направлении Трабзона и вывозиться оттуда на грузовиках.[20] Железнодорожный транзит через Армению тоже не представляется перспективным до тех пор, пока граница с Азербайджаном останется закрытой и политическая ситуация с Ираном не улучшится.

[20] На практике это уже происходит: Турция и Армения предоставляют друг другу определенное число разрешений (200 в 2012 году) для проезда грузовиков по чужой территории. По имеющимся сообщениям, транспортировка на грузовике из Армении в Трабзон обходится на 600 долл. США дешевле, чем в Поти. Порт Трабзон, пока функционирующий значительно ниже проектной мощности, внимательно присматривается к экспортно-импортным грузоперевозкам Армении через порты Грузии, стоимость которых оценивается в 7,5 млрд. долл. США.

5 НОРМАТИВНЫЕ И ДРУГИЕ НЕФИЗИЧЕСКИЕ БАРЬЕРЫ

Общие черты

Нефизические барьеры являются наиболее серьезным препятствием на пути развития железнодорожного транзита грузов в регионе, что приводит к серьезным задержкам в доставке грузов. Временные затраты не только влекут за собой потерю денег и доверия клиентов, но и разрушают основное (фактически единственное) конкурентное преимущество наземного транзита по сравнению с морским.

Нефизические барьеры в основном связаны с наличием двух морских участков и нескольких пересечений границ в мультимодальном сообщении. Эти барьеры по большей части имеют операционную природу, являются "рукотворными" и могут быть устранены посредством "мягких мер".

Такие операционные барьеры, в основном, состоят в сложных таможенных процедурах на пунктах пересечения границы, значительно увеличивающих время ожидания для транспортных средств и подвижного состава (например, выборочные проверки, при которых приходится вскрывать опечатанные контейнеры).

Пользователи также сообщают о больших трудностях и задержках на пограничных железнодорожных станциях из-за неэффективной и несвоевременной координации между железными дорогами, таможенными органами, экспедиторами и таможенными брокерами, огромного количества требуемых документов, длительных процедур регистрации в многочисленных государственных (и очень забюрократизированных) агентствах. Административные правила и документация (включая требования таможни и железнодорожных операторов) не четки, часто меняются, отличаются от одной страны к другой, и доступ к соответствующей информации не так просто получить даже для местных предприятий.

Пересечение границ железнодорожным транспортом в регионе ТРАСЕКА сопровождается сложными операционными процессами и процедурами. Ряд стран в рамках железнодорожного коридора ТРАСЕКА активно работают над улучшением своих таможенных процедур и внедрением современных автоматизированных систем таможенного оформления и централизованного управления грузами, а также осуществляют реформы таможенной сферы. Проекты по реконструкции таможенных контрольно-пропускных пунктов в соответствии с лучшей международной практикой внедрения «единого окна» в настоящее время реализуются в Армении, Азербайджане, Грузии и Казахстане. В целях улучшения контроля доставки и обработки грузов, а также упрощения таможенного оформления в Узбекистане была введена в действие Единая автоматизированная информационная система управления доставкой и обработкой с использованием специального приложения для железных дорог (ЕАИС-Железные дороги).

Другой нефизический барьер заключается в несогласованности транзитных тарифов: несмотря на единую тарифную политику, применяемую на всей территории СНГ, различия в финансировании железных дорог и различные методы, используемые для расчета грузовых тарифов, приводят к значительным колебаниям транспортных расходов. Получение котировок на стоимость транспортировки является сложным и трудоемким процессом, при этом суммы неофициальных платежей колеблются и не могут быть предусмотрены в бюджете. Например, транспортировка 20-футового контейнера со сборным грузом от Поти до Баку (863 км) стоит 569 долл. США, в то время как железнодорожный тариф при транспортировке из Актау в Алматы (2910 км) составляет всего 793 долл. США. Кроме того, стоимость погрузки-выгрузки вагонов и транзитные расходы сильно различаются между портами, например: 230 долл. США за вагон в Поти, 70 долл. США в Баку, 600 долл. США в Актау (ТЭО ММ). Экспедиторы, работающие в регионе, жалуются на внезап-

ные изменения тарифов, а иногда и на несогласованность железнодорожных тарифов в пределах одной страны[21].

Затраты в целом оказываются выше, чем при использовании других коридоров, в особенности это касается железнодорожных тарифов (например, перевозка 20-футового контейнера по Транссибу из Шанхая в Москву будет стоить 3585 долларов со сроком доставки 15 дней[22]). Время в пути не является фиксированным, потому что оно зависит от слишком многих транспортных операторов. Таким образом, сроки доставки грузов грузополучателям не могут быть точно спланированы. Недостаточная надежность обслуживания и высокий риск повреждений и хищения груза – с учетом необходимости преодоления, как правило, очень длинных расстояний - по имеющейся информации, в настоящее время негативно влияют на решение грузоотправителей в отношении перевозки своих грузов железнодорожным транспортом в регионе ТРАСЕКА.

Каспийское море является одним из основных препятствий на маршруте ТРАСЕКА. В дополнение к обычному риску морской транспортировки, отсутствие координации между различными видами транспорта, неэффективное управление существующей портовой инфраструктурой, отсутствие необходимых портовых объектов и непрозрачность ценообразования на портовый транзит делают Каспийское море одним из самых ненадежных сегментов цепочки поставок в коридоре.

Политический контекст

Политические изменения и недостаточно подготовленные процессы приватизации в странах-членах ТРАСЕКА иногда влекут за собой решения, которые потенциально могли бы помешать процессу гармонизации в рамках всего транспортного коридора.

- По оценке Open Society Georgia Foundation (грузинского фонда Сороса) на полную замену устаревшего вагонного парка ГЖД требуется 900 млн. долл. США. Правительство, пришедшее к власти в октябре 2012 года, стремится приватизировать подвижной состав ГЖД, с сохранением государственного контроля над железнодорожной инфраструктурой. В июле 2012 года Грузинская железная дорога выпустила 10-летние еврооблигации в объеме 500 млн. долл. США со ставкой купона 7,75% для погашения своих пятилетних еврооблигаций на сумму 250 млн. долл. США, выпущенных в 2010 году со ставкой купона 9,8%. Новое правительство считает, что это был "неправильный план" и надеется, что приватизация позволит погасить растущие долги компании. Еще предстоит выяснить, насколько прозрачным будет процесс приватизации и насколько выгодным для национальной экономики.
- Как уже упоминалось выше в настоящем отчете, в марте 2012 года Президент Украины Виктор Янукович подписал закон, определяющий условия создания государственной акционерной компании железнодорожного транспорта общего пользования. В рамках проводимого процесса реформ «Укрзализныця» начала переводить подвижной состав на баланс нескольких государственных

[21] Например, железнодорожный доступ к порту Актау в Казахстане контролируется частным оператором (КТС), т.е. не КТЖ (национальной железнодорожной компанией). Экспедиторам приходится заключать два договора - один с КТС и один с КТЖ. Тарифы, взимаемые КТС за прохождение короткого участка маршрута длиной 15 км, считаются очень высокими, и это отпугивает многих грузоотправителей от использования железнодорожного коридора ТРАСЕКА через Актау.

[22] The EurAsEC Transport Corridors, 2009 г..

компаний. В частности, крытые вагоны отошли к «Укррефтрансу», фитинговые платформы и транспортеры – на баланс Украинского государственного центра транспортного сервиса «Лиски», специальный подвижной состав – на баланс ГП «Стрийский вагоноремонтный завод», а гондолы были переданы «Укрспецвагону» и ГП «Дарницкий вагоноремонтный завод». Таким образом, грузовые вагоны находятся теперь не во владении государственной железнодорожной администрации, а в собственности ряда государственных предприятий (ГП). Тем не менее, вместо того, чтобы позволить клиентам арендовать вагоны непосредственно у этих ГП, «Укрзализныця» представила 6 неизвестных ООО в качестве «посредников» в данной схеме. Теперь пользователи должны подписывать контракты с этими ООО, что влечет за собой, по имеющейся информации, некоторые дополнительные сборы: посредники взимают 0,3% - 0,5% от стоимости транспортировки за свои услуги, а для пробега порожних вагонов применяется так называемый «увеличивающий коэффициент» на уровне 1,3 (что означает де-факто увеличение тарифов на 30%). Все финансовые потоки, связанные с экспортно-импортными и внутренними железнодорожными перевозками, проходят сейчас через упомянутые общества с ограниченной ответственностью. Такие примеры «приватизации» в Украине показывают, что не всегда целью является создание прозрачных и конкурентных условий, максимизирующих выгоды для государства.

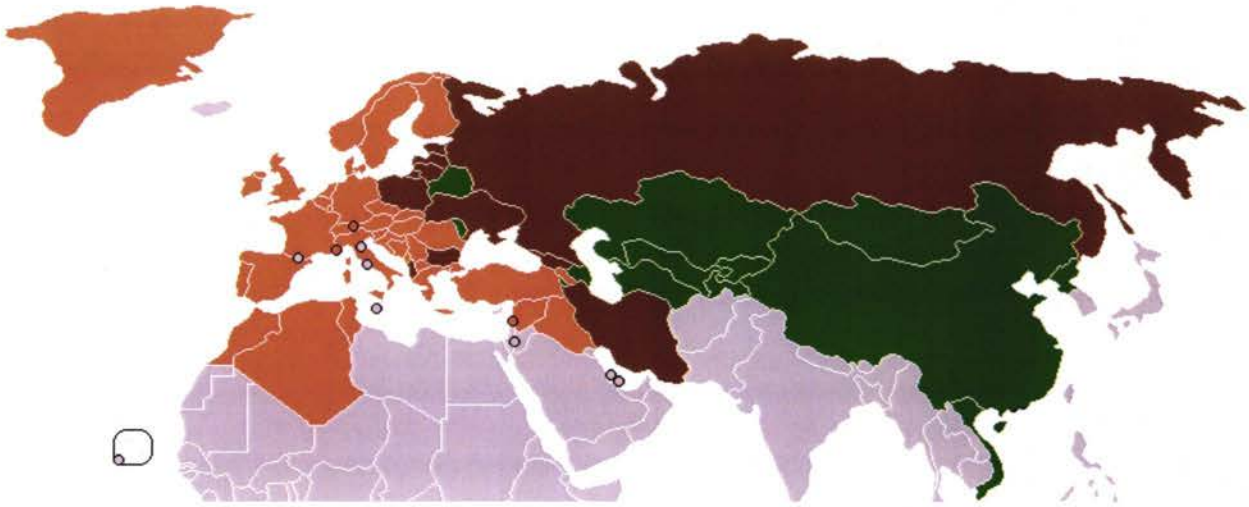
Таможенные процедуры для транзита т.н. «подакцизных» грузов в Украине

Таможенная служба Украины считает, что железная дорога не соответствует понятию таможенного перевозчика. В результате, она не может гарантировать государству компенсации финансовых потерь, связанных с возможной утратой (в результате потери, кражи или повреждения) или несанкционированным использованием акцизных товаров. Акцизные грузы (автомобили, светлые нефтепродукты, алкогольные напитки и табачные изделия) относятся к самому высокому классу железнодорожных тарифов. Поэтому потеря этого сегмента рынка чрезвычайно невыгодна для железной дороги. В связи с тем, что УЗ не имеет статуса таможенного перевозчика и должна предоставлять финансовые гарантии доставки, относящиеся к этой категории товары, в основном, предназначенные для внутреннего рынка, транспортируются только грузовиками. Кроме того, Таможенная администрация постоянно расширяет перечень товаров, которые требуют гарантирования доставки. Это влечет за собой отвлечение средств и дополнительные неудобства для клиентов. Если документальное подтверждение финансовых гарантий не может быть предоставлено для пропуска определенных товаров, они задерживаются на границе. Пункты пересечения границы, таким образом, накапливают целые «склады на колесах». Соответственно, экспедиторы предпочитают искать другие маршруты в обход Украины, что не соответствует планам украинских властей по укреплению транзитного потенциала страны.

Накладные ЦИМ / СМГС

Рост объемов железнодорожных перевозок между Центральной и Западной Европой, а также Восточной Европой и КНР сдерживается наличием принципиальных отличий в положениях двух различных международных систем транспортного права: СМГС (ОСЖД) и ЦИМ (ОТИФ). Контракты на международные грузовые железнодорожные перевозки в настоящее время регулируются ЦИМ для государств Западной и Центральной Европы и СМГС для стран Восточной Европе и КНР. Эти нормы основаны на различных правовых системах.

Иллюстрация 3: Государства-члены ОТИФ (ЦИМ) и ОСЖД (СМГС)



Только ЦИМ / СЦИМ и СМГС /Только СМГС

Регулирование ответственности в рамках СМГС отличается от соответствующего режима ЦИМ. В остальном они используются абсолютно одинаково, что касается таможенной очистки грузов.

Целью единой железнодорожной накладной ЦИМ / СМГС является упрощение процедур транзита и пересечения границы, поскольку предполагается применение единого транспортного документа, который признается таможенными службами и охватывает весь маршрут от пункта отправления до пункта назначения с прохождением через, из и в страны, использующие накладные СМГС или ЦИМ.

Таким образом, таможенное оформление производится на основе этой общей железнодорожной накладной вместо СМГС или ЦИМ, в зависимости от принадлежности страны назначения к зоне ОТИФ или ОСЖД.

В рамках проекта по юридическому обоснованию совместимости ЦИМ и СМГС Международный комитет железнодорожного транспорта (МКЖТ) и ОСЖД максимально интенсивно работают над созданием комплексных договорных условий, позволяющих осуществлять перемещение грузов с административной точки зрения просто, но с полной правовой поддержкой. МКЖТ и ОСЖД координируют свою работу в тесном сотрудничестве с ЕЭК ООН. Следующим шагом на пути к укреплению правового взаимодействия явилась разработка Особых условий ответственности ЦИМ/СМГС (ОУ ЦИМ/СМГС). Это стандартные положения об ответственности в случае утери или повреждения товара.

Дальнейшая цель совместного проекта МКЖТ и ОСЖД заключается в распространении применения накладной ЦИМ / СМГС на практике, в частности, для трансконтинентальных перевозок между Европой и КНР транзитом через Казахстан по железнодорожному маршруту Великого шелкового пути. Это позволит грузоотправителям сэкономить время в связи с сокращением простоя контейнеров на пограничных станциях, а также деньги: обычно на границе с клиента взимается плата за повторную выдачу накладной ЦИМ вместо СМГС для каждой партии груза. Внедрение общей накладной ЦИМ/СМГС позволит упразднить эти дополнительные платежи.

Что касается проекта «Шелковый ветер», Турция - единственная из участвующих стран, которая использует исключительно накладные ЦИМ – поначалу выражала некоторую озабоченность по поводу возможного принятия временных мер, аналогичных тем, что успешно внедрялись в странах ЕС при отправке маршрутных контейнерных поездов с страны СНГ и далее, через их территории, в КНР. Например, при запуске блок-поезда

Чонкин-Дуйсбург была даже достигнута стадия экспериментального внедрения общей электронной накладной ЦИМ/СМГС, что позволило грузоотправителям подавать электронные декларации и, тем самым, экономить время на пограничных пропускных пунктах). Основной причиной этого является то, что Турция, в отличие от европейских стран, таких как Германия или Франция, не имела прямых связей с железнодорожной системой СМГС уже более 20 лет, так как единственное сообщение с Арменией Карс - Гюмри было закрыто в начале 1990-х годов. Таким образом, железные дороги Турции и турецкие экспедиторы (за исключением некоторых специализированных компаний) не имеют опыта обращения с документацией СМГС и первоначально настаивали на использовании накладной ЦИМ на протяжении всего проекта «Шелковый ветер».

Новейшим примером успешного применения общей накладной ЦИМ/СМГС явился пилотный контейнерный поезд, который был запущен по маршруту КНР – Европа российской «РЖД Логистика» (РЖДЛ) в сотрудничестве и ее китайской дочерней компанией - YuXinOu Logistics - 31 октября 2012 года. Внедрение общей накладной ЦИМ/СМГС явилось результатом двух лет совместной работы железнодорожных компаний всех транзитных стран (России, Беларуси, Казахстана и КНР). Общая накладная является таможенным документом, который составляется как в бумажном, так и в электронном виде в соответствии с требованиями Европейского Союза для получения предварительного разрешения. Этот пилотный проект, потребовавший согласования между железнодорожными операторами и таможенными службами стран-участниц, стал первым шагом к созданию единого железнодорожного транспортного права на уровне стран, использующих ЦИМ и СМГС.

6 ТАРИФНАЯ ПОЛИТИКА

В странах ТРАСЕКА железнодорожные транзитные тарифы устанавливаются в соответствии с так называемым МТТ (международным транзитным тарифом) – шкала которого пересматривается два раза в год в рамках форумов ОСЖД. Эти шкалы частично основаны на устаревшей методологии калькуляции расходов, относящейся к советской эпохе централизованного планирования. Они допускают значительные скидки, которые компенсируют в определенной степени отсутствие рациональной калькуляции издержек и дают железнодорожным компаниям некоторую коммерческую гибкость. Таким образом, обычной практикой является наличие дифференцированной структуры тарифов: тарифы на международные и внутренние перевозки (последние со значительными скидками, зачастую они составляют до 1/3 международного тарифа). В целом высокие транзитные тарифы позволяют осуществлять перекрестное субсидирование внутренних перевозок. Однако в целом между странами ТРАСЕКА нет консенсуса в вопросах тарифов и скидок, которые должны применяться для транзитных грузов.

Недавно страны ЕврАзЭС (Беларусь, Казахстан, Кыргызстан, Россия и Таджикистан) ратифицировали соглашение о введении единого железнодорожного тарифа с 1 июня 2015 года. Верхние значения железнодорожных тарифов будут устанавливаться в соответствии с национальным законодательством и международными соглашениями. Начиная с 1 января 2013 года, вместо экспортно-импортных и внутренних тарифов, государствами-участниками Единого экономического пространства (ЕЭП) применяется единый тариф в соответствии с одним из ключевых соглашений по ЕЭП о регулировании доступа к услугам железнодорожного транспорта, включая основы тарифной политики, подписанным между Россией, Казахстаном и Белоруссией в 2010 году[23]. Единые тарифы не распространяются на транзитные грузы. Каждая страна-участница проводит унификацию тарифов постепенно и независимо. Тарифы должны быть установлены в соответствии с национальным законодательством сторон с возможностью дифференциации тарифов в зависимости от категорий товаров, типа вагонов, расстояния транспортировки и загрузки вагонов. Унификация тарифов призвана оптимизировать логистические издержки, одновременно повышая конкурентоспособность на внешних рынках и усложняя доступ к общим рынкам для товаров третьих стран.

Стоимость доставки грузов по железнодорожным коридорам ТРАСЕКА часто определяется расстоянием и размером партий грузов. Она также в значительной степени зависит от числа стран, участвующих в доставке груза, числа пресекаемых границ и двусторонних соглашений между странами. Страны-участницы ТРАСЕКА подписали соглашение, касающееся определенных льготных тарифов и скидок (например, скидка до 50% на грузовые железнодорожные и паромные перевозки порожних вагонов; отмена налогов и сборов за транзитные грузы)[24]. Поскольку никаких фиксированных скидок по тарифам согласовано не было (в отличие от соглашения по поезду «Викинг», курсирующему из Украины в Литву) положения указанного Приложения не являются обязательными. В результате, не-

---

[23] Соглашение о регулировании доступа к услугам железнодорожного транспорта, включая основы тарифной политики, декабрь 2010 г.

[24] Приложение 2 к Техническому приложению о международных железнодорожных перевозках к Основному многостороннему соглашению о международном транспорте по развитию коридора Европа - Кавказ - Азия от 9 октября 2003 года (вступило в силу с 23 ноября 2011 года в отношении Азербайджанской Республики, Республики Болгарии, Румынии и Грузии). Неприменимо в отношении Республики Казахстан в соответствии с оговоркой к Основному многостороннему соглашению.

смотря на то, что это соглашение действует с 23 ноября 2011 года, на практике состав железнодорожных тарифов остается непрозрачным, и изменения могут быть внесены в любой момент. Кроме того, ни Казахстан, ни Туркменистан (основные страны железнодорожного транзита ТРАСЕКА на центрально-азиатском побережье Каспийского моря) не являются участниками этого соглашения. Колебания в установлении тарифов является общей проблемой всех железнодорожных операторов и экспедиторов в регионе. В результате практически невозможно сделать достоверный средне- и долгосрочный прогноз расценок. Отсутствие координации между странами-бенефициарами ТРАСЕКА по вопросам гармонизации железнодорожных тарифов является одним из существенных ограничений конкурентоспособности коридора.

Процесс установления цены для клиентов должен быть прозрачным, что позволит им быть уверенными, что к ним относятся одинаково, а сами цены должны быть конкурентоспособными, т.е. быть в рамках рыночных лимитов.

В целом, железнодорожные перевозки контейнеров в странах ТРАСЕКА остаются очень дорогими, и имеет место большой разрыв между тарифами на перевозку одного и того же груза насыпью и навалом в вагонах либо на платформах в контейнерах (последняя дороже в 2-4 раза). Кроме того, отсутствие единого оператора не позволяет выставлять котировки и гарантировать цену вдоль всего коридора. Государственные железные дороги указывают цены железнодорожных тарифов только для перевозки в национальных вагонах и на платформах. Так, например, ГЖД, не имея возможности гарантировать наличие вагонов, принадлежащих странам Центральной Азии, на момент отгрузки в грузинских портах дает цены для транспортировки в Центральную Азию на основе использования грузинских вагонов, что включает возврат порожних вагонов в грузинские депо[25].

По имеющейся информации, услуги железнодорожного транспорта в большинстве стран очень часто предполагает неофициальную плату за получение вагонов в срок, в пригодном состоянии и достаточном количестве, а также за ускорение таможенного оформления. Это значительно увеличивает конечную стоимость транспортировки.

Кроме того, условия перевозки и доставки в конечный пункт назначения (в том числе описание имеющихся технических ресурсов) и вопросы ответственности различных участвующих сторон остаются непрозрачными для пользователей.

Создание единого, простого в использовании сквозного тарифа является одним из ключевых вопросов в организации конкурентоспособного маршрута. Азербайджан, Казахстан, Грузия и Турция вводят единый тариф на перевозку контейнеров в рамках проекта «Шелковый ветер», что позволит обеспечить прозрачность тарифной политики и вести уверенный диалог с бизнесом.

Политика, предусматривающая установку тарифов на грузовые перевозки для перекрестного субсидирования пассажирских перевозок, принятая в большинстве стран ТРАСЕКА, должна быть пересмотрена в связи с международной интеграцией коридоров, поскольку она не является коммерчески оправданной. Необходимо рассмотреть альтернативные способы финансирования пассажирских перевозок за счет государственной поддержки, например, в рамках государственных обязательств по оказанию услуг (PSO), в соответствии с лучшей практикой ЕС.

---

[25] Та же проблема существует в балтийских портах. Это связано со статусом вагонных парков. Даже находясь в государственной собственности, они эксплуатируются как частные вагоны, что предполагает плату за возврат порожних вагонов. Ситуация была иной, когда вагонные парки эксплуатировались как инвентарные парки в государственной собственности.

Подводя итог сказанному выше в этой главе, следующие ключевые вопросы требуют решения в целях повышения конкурентоспособности железнодорожного коридора TRACECA:

- Отсутствие у железных дорог разных стран общей базы для расчета тарифов;
- Отсутствие координации между железными дорогами при изменении уровней тарифа;
- Различия между тарифами на внутренние, международные и транзитные перевозки;
- Отсутствие координации политики предоставления скидок, за исключением некоторых крупных экспедиторов, которые затем оказываются единственными, кто предлагает расценки;
- Различие уровней тарифов для вагонов и контейнеров;
- Влияние изменения статуса вагонных парков на мировые цены.

7 ТЕКУЩИЕ ПЛАНЫ, ПРОЕКТЫ

Страны ТРАСЕКА обязаны внести большой вклад в развитие транспортной системы, связывающей Европу и Азию. Инвестиции, направленные на реализацию инфраструктурных проектов, имеют особое значение в устранении недостающих звеньев и модернизации существующих путей сообщения, причем железнодорожная сеть является одним из ключевых компонентов транспортной системы в этом регионе.

Имеется множество текущих инициатив и проектов по модернизации и реконструкции железнодорожной инфраструктуры в регионе ТРАСЕКА. Большинство из этих проектов имеет национальный характер, но некоторые проекты направлены на ликвидацию недостающих звеньев и узких мест в контексте создания интегрированного железнодорожного «моста» между Востоком и Западом. Некоторые из них направлены на создание новых железнодорожных линий, другие сосредоточены на модернизации существующей инфраструктуры.

В настоящем отчете представлены, в основном, железнодорожные проекты, значимые с точки зрения перспектив коридора ТРАСЕКА. Другие национальные проекты описаны в обзорных отчетах по странам проекта «LOGMOS».

- **Новая железнодорожная линия Жезказган – Бейнеу в Казахстане**

Новая линия строится из Бейнеу в Жезказган в целях сокращения расстояния между центральными и западными районами Республики Казахстан и маршрута из КНР в порт Актау. Предполагается строительство двухпутной железнодорожной линии протяженностью 988 км, которая должна сократить путь примерно на 1000 км и уменьшить время прохождения грузов с 3 до 5 дней. Реализация этого проекта запланирована на 2012-2016 годы.

- **Контейнерный блок-поезд «Шелковый ветер»**

Данный проект непосредственно связан с проектом, упомянутым выше.

28 ноября 2012 года, в городе Измир (Турция) министры транспорта четырех участвующих стран - Азербайджана, Грузии, Казахстана и Турции - подписали «Меморандум о принципах совместной деятельности по развитию транспортной сети и организации грузовых перевозок». Этот документ закрепляет намерения сторон относительно проекта «Шелковый ветер», предполагающего запуск маршрутных поездов для мультимодальных перевозок с использованием системы предварительного обмена информацией между таможенными службами и железнодорожными операторами стран-участниц проекта.

Иллюстрация 4: «Шелковый ветер» в Казахстане

Предполагается, что в странах, расположенных вдоль маршрута, будет предоставляться полный пакет логистических услуг. Планируемые меры по упрощению процедур торговли направлены на повышение коммерческого потенциала транспортного коридора ТРАСЕКА, а также расширение объемов мультимодальных перевозок в регионе.

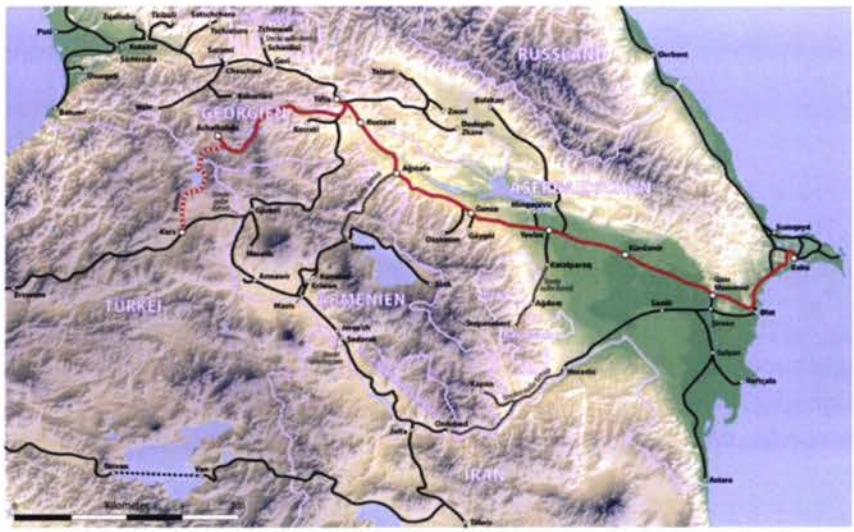
Маршрутный поезд будет курсировать от станции Достык/Алтынколь (на казахстанско-китайской границе) через Жезказган-Бейнеу в порты Актау и Баку, далее вдоль железной дороги Баку-Тбилиси-Карс, затем через Турцию и проследует к европейской границе через железнодорожный тоннель под Босфором. Общая протяженность маршрута составляет 4192 км, расчетное транзитное время - 12 дней. Проект основан на успешной реализации новых инфраструктурных объектов: спрямление железнодорожной линии Жезказган-Бейнеу (Казахстан), строительство нового Бакинского международного морского торгового порта в Аляте (Азербайджан), практически завершенная железнодорожная линия Баку-Тбилиси-Карс (Азербайджан, Грузия, Турция) и железнодорожный тоннель «Мармарай» в Турции.

Эта линия предоставит альтернативный маршрут ко всем морям, а также прямое и в 2,5 раза более быстрое сухопутное сообщение между крупными промышленными районами в Западном Китае и странами с высоким уровнем потребления в ЕС и Турции.

- **Строительство новой железнодорожной линии Баку-Тбилиси-Карс (БТК)**

Этот маршрут напрямую свяжет Карс в Турции, Тбилиси в Грузии и Баку в Азербайджане. Ожидается, что он будет полностью готов к эксплуатации в 2013-2014 гг. Общая сметная стоимость проекта составляет 600 млн. долларов США (422 млн. долларов США без учета затрат на инфраструктуру). Для строительства железной дороги на территории Грузии Азербайджан предоставил кредит в размере 220 млн долларов США со сроком погашения в 25 лет и годовой процентной ставкой всего в 1%. Турция и Азербайджан финансируют свои собственные участки самостоятельно.

Иллюстрация 5: Схема БТК



Новая железнодорожная линия предназначена для обеспечения альтернативного маршрута помимо существующей железной дороги Карс-Гюмри-Ахалкалаки, которая не используется с 1993 года, после того как Турция закрыла свои границы с Арменией. В общей сложности будет построено 98 км новых путей между Карсом и Ахалкалаки (68 км на территории Турции и 30 км в Грузии). Ведется модернизация существующих линий от Ахалкалаки до Тбилиси и Баку. На станции Ахалкалаки будет построен терминал для смены тележек при переходе от ширины колеи 1520 мм к 1435 мм. Недостающий участок Карс - Ахалкалаки планируется завершить к концу 2013 года. В целях расширения возможностей обслуживания поездов на основном двухпутном железнодорожном маршруте ТРАСЕКА однопутный участок железнодорожного моста Пойлу – Салоглу перестраивается в двухпутный мост.

По прогнозам экспертов, железнодорожная линия БТК на начальном этапе будет транспортировать 1 млн. пассажиров и 6,5 млн. тонн грузов. К 2030 году предполагается перевозка около 17 млн. тонн грузов и около 3 млн. пассажиров.

Основной целью проекта является улучшение торгово-экономических отношений между тремя регионами, а также получение прямых иностранных инвестиций в результате соединения Европы и Азии. Проект будет способствовать развитию перевозок пассажиров и грузов, в основном, нефти и зерна. Сочетание гибкой тарифной политики и таможенных процедур, совместимых с европейскими стандартами, а также сокращение маршрута перевозки грузов из Азии в Европу по сравнению с морскими маршрутами может превратить относительно небольшой проект в стратегически важный с точки зрения международной торговли.

Промоутеры проекта Баку - Тбилиси - Карс рассматривают его как часть большого проекта, предусматривающего соединение железных дорог Южного Кавказа и Европы через Турцию посредством тоннеля «Мармарай» под Босфорским проливом.

- **Строительство нового Бакинского международного морского порта в поселке Алят, Азербайджан**

В целях повышения интенсивности и увеличения объемов грузовых перевозок Министерство транспорта Азербайджана начало реализацию плана по переносу порта Баку к 2014 году в расположенный в 65 км к югу от города поселок Алят. Новое местоположение находится на стыке двух основных транспортных коридоров: Восток-Запад и Север-Юг, в области, где переплетаются азербайджанские железные и автомобильные дороги.

Новый международный порт в Аляте будет построен в три этапа на общей площади более 400 гектаров, 100 из которых будут отведены под международный центр логистики. Стоимость первой очереди строительства составит 726 млн. долларов США. Проектно-изыскательские работы были начаты в конце 2010 года.

Предполагаемый объем перевалки должен составить к 2015 году (в конце первого этапа строительства) 10 млн. тонн, в т.ч. до 40 000 TEU. На втором этапе объемы должны составить 17 млн. тонн и 150 000 TEU, в то время как на третьем и последнем этапе они достигнут 21-25 млн. тонн и 1 млн. TEU.

Новый порт будет способствовать улучшению мультимодальных контейнерных перевозок по коридору ТРАСЕКА, а также развитию новых логистических услуг, что позволит повысить привлекательность маршрута ТРАСЕКА и сократить время в пути и соответствующие расходы.

- **Модернизация и расширение порта Актау, Казахстан**

Проект по расширению морского порта Актау в северном направлении, включающий несколько этапов, находится в настоящее время на стадии реализации. Это расширение, в сочетании с модернизацией существующего оборудования и внедрением новых технологий и систем управления, позволит увеличить общую пропускную способность морских портов Казахстана с 14 до 17,5 млн. тонн. Пока не запланировано никаких мер для повышения пропускной способности порта с точки зрения железнодорожно-паромных и Ро-Ро перевозок.

Для **Армении и Грузии** морское сообщение по Черному морю и наземное сообщение через территорию Турции и далее через турецкие порты имеет огромное значение для обеспечения бесперебойного прохождения грузопотоков в рамках торговли с Европой и остальным миром.

Для Грузии развитие Трансккавказской оси в направлении восток-запад, соединяющей Черное и Каспийское моря, обеспечивает значительные преимущества, повышая одновременно в значительной степени ценность коридора ТРАСЕКА в целом.

- **Восстановление железнодорожной магистрали Ереван - Тбилиси**

Армения остро нуждается в реабилитации железнодорожной инфраструктуры, и общая стоимость текущих проектов как ожидается, составит 1 млрд. евро. В связи с тем, что границы с Турцией и Азербайджаном закрыты, в эксплуатации находится только международное железнодорожное сообщение с Грузией на Южном Кавказе. Остальные три пункта пересечения границы (2 на границе с Азербайджаном и один с Турцией) временно не функционируют. Поэтому международные грузопотоки, направляющиеся в и из Армении, проходят, в основном, через грузинские порты Поти и Батуми[26]. Поддержание этого жизненно важного связующего звена является приоритетной задачей для ЮКЖД. Осуществляется масштабная программа капитального ремонта инфраструктуры (реконструируются 308 км железнодорожных путей, что составляет почти половину общей протяженности сети страны, а также 8 мостов на маршруте из Еревана до грузино-армянской границы).

Небрежная приватизация подвижного состава УЗ в Украине вызвала сбои в подаче вагонов, что негативно сказывается на торговле с Арменией. В результате количество вагонов, движущихся из Украины и Болгарии в Армению через Поти и Батуми, уменьшилось

[26] Небольшая часть перемещается через Иран, в основном, через порт Бандар-Аббас.

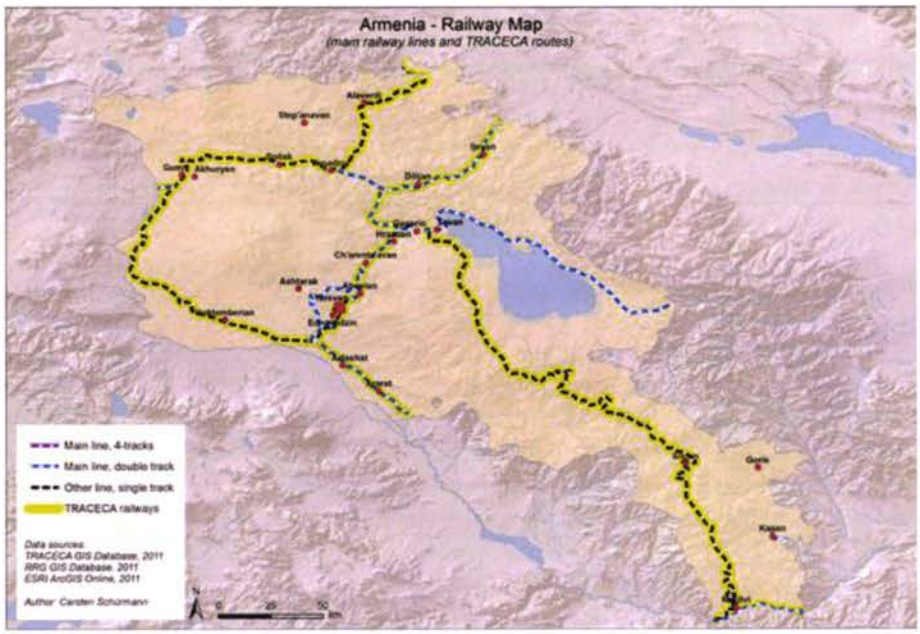
за последние годы следующим образом: в 2010 г.- 5568 ед., в 2011 г. – 4050 ед., в 2012 г. – 3924 ед.[27].

Между тем ЮКЖД модернизировала существующий сервис контейнерного поезда между Поти и ереванской станцией Кармир Блур: вместо осуществлявшихся ранее два раза в неделю рейсов (по вторникам и пятницам) ЮКЖД теперь предлагает ежедневные рейсы в Тбилиси, Поти, Батуми - независимо от количества контейнеров для транспортировки - с использованием платформ как ГЖД, так и ЮКЖД. Кроме того, ЮКЖД предоставляет услуги рефрижераторных контейнеров, задействуя по 12 специализированных платформ на поезд. Поезда проходят путь длиной 660 км между Поти и Ереваном приблизительно за 29 часов при средней скорости движения 32 км/ч, а среднее время оборота контейнеров по маршруту Поти-Ереван-Поти составляет 12 дней.

- **Прочие проекты регионального значения в Армении**

Еще одним важным проектом является железнодорожная линия **Ванадзор-Фиолетово** (32 км), ориентированная в первую очередь на рост транзитного потенциала Армении и повышение ее экономической и политической конкурентоспособности на региональном и международном уровнях. Строительство этого участка позволит соединить Иджеван-Раздан-Ереван и Тбилиси-Айрум-Гюмри-Масис. Запуск транспортных операций на этой линии, а также строительство логистического центра (Ахурян) будет способствовать повышению привлекательности коридора ТРАСЕКА.

Иллюстрация 6: Железнодорожная сеть Армении



Источник: ТРАСЕКА (2011)

Одним из наиболее важных международных железнодорожных проектов, инициированных армянской стороной, является **строительство железной дороги в Иран**. Проект предусматривает строительство 500-километровой железнодорожной линии по маршруту

[27] Падение было особенно резким в последние месяцы 2011 года. Судя по всему, произошло частичное восстановление объемов в 2012 году.

Гагарин-Гавар-Мартуни-Джермук-Капан-Мегри до иранского города Меранд, которая свяжет Армению с соседним Ираном. Железнодорожная линия Армения-Иран обеспечит не имеющей выхода к морю Армении альтернативный способ транспортировки энергоносителей и других товаров в и из внешнего мира. Согласно предварительной договоренности, Иран предоставит Армении выход к Персидскому заливу. Стоимость проекта оценивается примерно в 2 млрд. долларов США, срок строительства рассчитан на 5 лет.

Иллюстрация 7: Железнодорожная сеть Кавказа

- **Контейнерный блок-поезд Поти - Баку**

Это основной проект, связывающий Черное и Каспийское море при прохождении контейнерных грузопотоков. Регулярные контейнерные поезда начали функционировать в 2012 году. Однако они эксплуатируются отдельно ГЖД и АЖД по обе стороны границы, а единый тариф и упрощение процедур согласовать пока не удалось.

- **Проект модернизации железнодорожной линии Тбилиси-Поти / Батуми**

Цель проекта состоит в увеличении пропускной способности и сокращении времени в пути между портами Поти/Батуми и Тбилиси. Проект предполагает полную модернизацию существующей железнодорожной инфраструктуры железных дорог и доведение скорости поездов на линии до 120 км/ч. Проект планируется завершить к 2013 году.

Это также должно способствовать улучшению производительности контейнерного поезда Поти-Тбилиси, который ежедневно отправляет ГЖД[28].

[28] После того как ГЖД унаследовала этот сервис от «Интертранса», упростив процедуры, адаптировав тарифы с учетом конкурентных тарифов автотранспорта и перенеся погрузочно-разгрузочные работы из перегруженного центра города Тбилиси на окраину в Вели (недалеко от аэропорта), объемы перевалки резко увеличилось: Поти-Тбилиси с 4 173 TEU в 2011 году до 8 387 TEU в 2012 году, Тбилиси-Поти с 5089 TEU в 2011 году до 8 295 TEU в 2012 году.

- **Железнодорожный обход Тбилиси**

Планируется создать новый железнодорожный маршрут в обход центральной части города Тбилиси.

Железнодорожный обход включает строительство 30 км новых двухпутных линий и реконструкцию 10 км уже существующей линии, идущей в обход Тбилиси. Этот проект также предполагает строительство новой товарной станции, реконструкцию ряда существующих станций, реконструкцию существующих однопутных линий и строительство новой дополнительной однопутной линии. Ожидается завершение проекта в 2013 году. ГЖД решила продвигать проект без первоначально запланированного финансирования ЕБРР.

- **Железнодорожный узел Тбилиси**

Пока границы между Арменией и Азербайджаном и Турцией остаются закрытыми, и пока ситуация Ирана на международной политической арене не улучшается, Грузия сохраняет ключевую роль в качестве транзитной страны для своих кавказских соседей и все чаще для стран Центральной Азии.

В то же время все текущие железнодорожные проекты на национальном и региональном уровне предполагают прохождение грузов через Грузию и, в частности, через Тбилиси:

- Поти/Батуми-Тбилиси,
- Поти-Тбилиси-Ереван,
- Баку-Тбилиси-Карс,
- «Шелковый ветер».

С учетом этих условий Грузия имеет уникальную возможность создать крупный железнодорожный узел в пределах или вблизи ее столицы, где переплетаются все эти железнодорожные линии.

В то же время в Тбилиси нет современного логистического центра. Правительство рассматривает различные проекты, в том числе проект, предложенный в рамках предыдущего финансируемого ЕС проекта ТРАСЕКА «Международные логистические центры для западных стран СНГ и Кавказа» (который по-прежнему продвигается проектом «LOGMOS»), но до сих пор решение не принято.

Объединение транспортных потоков, генерируемых вышеупомянутыми линиями, в едином железнодорожном терминале, эффективность которого удвоилась бы с созданием полноценного МЛЦ, определенно принесет немалую выгоду для Грузии с точки зрения занятости и доходов и позволит ей также укрепить свой транзитный потенциал.

- **Восстановление железнодорожного участка Баку – граница с Грузией**

Реализуемый в Азербайджане проект поддержки торговли и железнодорожных перевозок (который финансируется Всемирным банком и правительством Азербайджана) включает **реабилитацию железнодорожного участка Баку – грузинская граница** и приобретение новых электрических систем. Это должно содействовать увеличению максимальной скорости поездов до 160 км/ч и сокращению времени в пути от Баку до границы до 7-8 часов (с нынешних 14-16 часов). Система электрификации будет преобразована с 3 кВ до 25 кВ переменного тока частоты 50 Гц, будет обновлено сигнальное оборудование.

Иллюстрация 8: Капитальный ремонт железнодорожной линии Баку – Беюк Кесик

Источник: News.Az

Пропускная способность линии после реабилитации должна быть увеличена до 60 пар поездов. Основным компонентом проекта модернизации является реконструкция участка магистрали **Баку - Беюк Кесик** в восточно-западном направлении длиной около 240 км из 317 км общей протяженности железнодорожных линий, включенных в государственную программу. Ремонт линии Баку - Беюк Кесик финансируется за счет кредита в размере 215 млн. долларов США, выделенных чешским Exim Bank. После завершения ремонтных работ поезда смогут развивать скорость до 140 км/час.

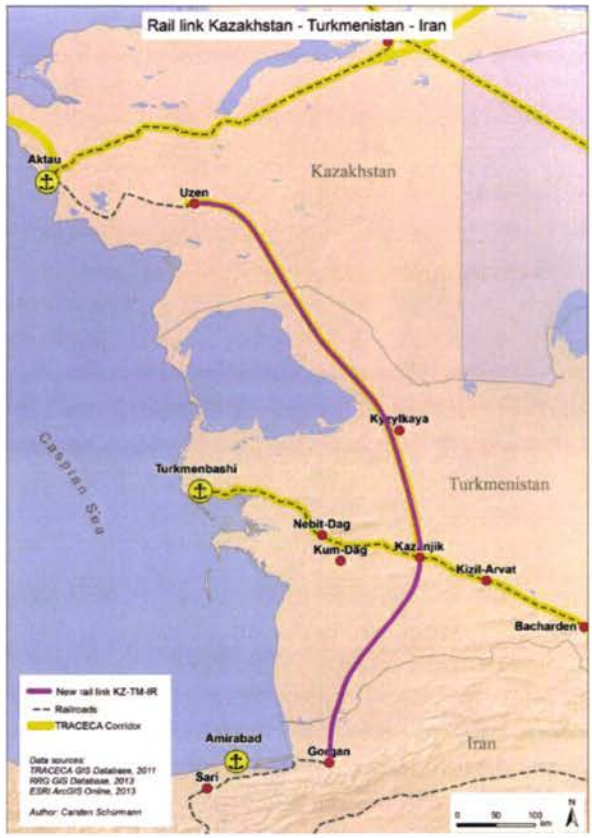
- **Прочие завершенные и текущие железнодорожные проекты в Республике Казахстан**

Среди недавно завершенных железнодорожных проектов **в Казахстане** следует отметить строительство 293 км линии Жетыген (50 км к северу от Алматы) - Хоргос и 146 км линии Узень - Болашак (туркменская пограничная железнодорожная станция) в 2011 году. Последняя открывает прямой доступ в Туркменистан, Иран и страны Персидского залива. На железнодорожной линии Жетыген - Хоргос был открыт второй пункт пересечения границы с КНР, позволяющий увеличить транзит грузов из КНР в Европу и сократить расстояние грузовых перевозок на 500 км в направлении Азия – Европа.

В 2012 году началось строительство железной дороги Аркалык (Костанайская область) - Шубарколь (Карагандинская область) протяженностью 214 км. Это позволит сократить на 700 км путь в северном направлении от Шубаркольского угольного разреза до электростанций на юге России, а также от прилегающих рудных месторождений.

Всего Казахстан планирует построить 2500 км новых железных дорог в 2013-2015 годах.

Иллюстрация 9: Транснациональный железнодорожный коридор «Север-Юг»



- **Железнодорожные проекты южных районов Центральной Азии**

Кыргызская железная дорога (КТЖ) планирует завершение к концу 2013 года окончательного всеобъемлющего технико-экономического обоснования строительства новой **транснациональной электрифицированной линии**, которая откроет страну для **транзитных перевозок между КНР, странами Персидского залива и Европы**. Как сообщается, строительство новой линии, которая, по оценкам, должна сократить железнодорожный маршрут между КНР и Европой на 900 км, может начаться в 2014 году. Руководство КТЖ стремится развивать транзитные маршруты через Кыргызстан, заменяя существующие тупиковые ветки, продвигаясь ближе к рынкам стран Персидского залива, а также Ирана и Туркменистана. После создания новой линии существующие линии КТЖ Балыкчы - Кочкор и Каракече - Арпа - Кара-Суу будет впервые будут соединены, что улучшит транспортные связи в масштабах страны в отношении как пассажирских, так и грузовых перевозок.

Строительство крупного железнодорожного коридора, который свяжет **КНР, Кыргызстан и Узбекистан,** планируется начать в ближайшее время. Общая стоимость проекта оценивается в 2 млрд. долларов США. Трасса начинается в китайском городе Кашгар (Синьцзян), подходит к кыргызско-китайской государственной границе и пересекает ее в районе перевала Торугарт, далее двигается через перевал Тузбель, спускается по долине реки Арпа, пересекает Ферганский хребет, доходит до города Кара-Суу на границе с Узбекистаном и далее ведет в Андижан, переская затем Афганистан, Иран и Турцию вплоть до Европы. Магистраль будет проходить через 48 тоннелей общей протяженностью 48,9 км, самый длинный из которых - Ферганский - составляет 14,1 км, кроме того, требуется строительство 95 мостов общей протяженностью 20,9 км. Помимо этого, в связи с разной шириной колеи между Китаем и Кыргызстаном планируется построить стан-

цию для смены тележек а рядом с горным перевалом Тузбель, где будет осуществляться также взвешивание и сортировка грузов и контейнеров. Согласно прогнозам, новая железная дорога сможет перевозить до 5 млн. тонн грузов в течение первого года работы и 15 млн.т после выхода на полную мощность. В Кыргызстане проект, с одной стороны, вызывает некоторые опасения в отношении экспансии КНР[29], а, с другой стороны, вселяет надежды на то, что у не имеющей выхода к морю страны появится шанс на интеграцию в глобальную экономику.

Иллюстрация 10: Маршрут планируемого железнодорожного коридора «Китай - Кыргызстан - Узбекистан»

Иран и Таджикистан поддерживают план строительства железнодорожной линии, соединяющей Афганистан, КНР и Кыргызстан, который представляет собой альтернативу представленного выше проекта. Согласно ожиданиям, этот маршрут будет способствовать укреплению торговых связей и снижению, упрощая перевозки грузов и пассажиров. После многочисленных задержек иранская компания Metra завершила технико-экономическое обоснование строительства (со сметной стоимостью свыше 4 млрд. долларов США) 400-километрового таджикского участка этой железной дороги. Железнодорожная линия пройдет от Кашгара в КНР через Ош (Кыргызстан), Джиргиталь, Вахдат, Курган-Тюбе и Нижний Пяндж (Таджикистан) до Герата в Афганистане. На практике это позволит существенно сократить расстояние между КНР и Афганистаном, где китайцы планируют разработку нескольких шахт. Таджикистан чрезвычайно заинтересован в продвижении этого проекта, так как единственный имеющийся международный железнодорожный маршрут через Узбекистан пострадал в силу политических проблем. В марте 2013 года был подписан Меморандум о взаимопонимании между Республикой Таджикистан, Туркменистаном и Исламской Республикой Афганистан по строительству железной дороги «Туркменистан-Афганистан-Таджикистан». Таджикистан, испытывающий нехватку

[29] Чтобы продемонстнрировать масштабы: КНР планирует инвестировать 104,5 млрд. долларов США только в развитие своей внутреннней железнодорожной сети, на 2013 год запланирована укладка 52 000 км путей (что на 20% больше, чем вся железнодорожная сеть Канады).

энергоресурсов, получит тем самым доступ к энергетическим ресурсам Туркменистана, в том числе к ископаемым видам топлива. Проект, оцениваемый в 1,5 - 2,0 млрд. долларов США, предполагает строительство линии протяженностью около 350-400 км, которая соединит существующие железнодорожные сети соседних стран с другими частями Евразии.

Туркменистан в конце 2007 года начал строительство своего участка вышеупомянутой международной линии Узень - Гызылгая - Берекет - Этрек - Горган, проходящей через Казахстан, Туркменистан, и заканчивающейся в Иране. Более 700 км этой 900-километровой линии проходят через Туркменистан. В мае 2013 года был открыт туркмено-казахский участок железной дороги. В настоящее время строительное подразделение Министерства железнодорожного транспорта Туркменистана продолжает строительство южного участка (256 км) от Берекета до Этрека на границе с Ираном, которое должно быть завершено в 2013 году.. В Иране железная дорога будет соединена с национальной сетью, открывая доступ к портам Персидского залива. Проект оценивается в 760 млн. долларов США и финансируется совместно правительствами трех стран.

В октябре 2012 года Туркменистан также начал строительство первого звена международной железнодорожной линии Атамурат-Имамназар (Туркменистан) - Акина - Андхой (Афганистан).

Узбекистан планирует ряд инвестиционных проектов. В 2012 году ГАЖК был запущен крупномасштабный инвестиционный проект по электрификации линии Мароканд-Карши-Термез, одной из самых длинных железных дорог страны, который планируется завершить в 2017 году. Общий объем инвестиций оценивается в 320 млн. долларов США, из которых до 220 млн. должно быть предоставлено Японским агентством международного сотрудничества, а оставшиеся 100 млн. - Азиатским банком развития. Часть средств на реализацию проекта может быть выделена самой ГАЖК.

ГАЖК планирует построить продолжение существующей железнодорожной линии Хайратон-Мазари-Шариф в Афганистане протяженностью 75 км. Реализация проекта, запланированная на 2013-2015 гг., по мнению аналитиков, будет способствовать развитию экономических связей с Афганистаном. Следует отметить, что Афганистан, изнуренный десятилетиями иностранной оккупации и гражданской войны, регулярно испытывает трудности в отправке грузов через границы Ирана и Пакистана, и, следовательно, заинтересован в создании альтернативных транспортных маршрутов. В январе ГАЖК объявила о начале строительства 230-километровой линии стоимостью 450 млн. долларов США, которая соединит Шерхан Бандар – пункт пропуска на таджикско-афганской границе на реке Пяндж - с существующей веткой в Мазари-Шарифе. Оттуда трасса пойдет в Герат, где будет соединена с еще незавершенной линией, которая в будущем будет проложена к западной границе страны. Этот проект разрабатывается и финансируется в рамках Программы ЦАРЭС.

Узбекистан также запускает ряд проектов по электрификации железных дорог. Наиболее важным из них является электрификация участка Мараканд-Карши (140 км), являющегося частью коридора №6 ЦАРЭС (Центрально-азиатского регионального экономического сотрудничества). Линия, которую планируется электрифицировать, связывает Европу с Ближним Востоком и Южной Азией через Центральную Азию и имеет пропускную способность на уровне 100 тонн грузов в год. Северная часть коридора электрифицирована и в настоящее время на ней эксплуатируются электровозы. Остальная часть линии в скором времени будет электрифицирована. Проект включает строительство контактной сети, трех тяговых подстанций, приобретение системы управления для электроснабжения и модернизацию оснащения линии. Кроме того, власти планируют закупку системы блокировки и систем связи для повышения эффективности операций. В конце 2011 года АБР продлил договор о финансировании с Узбекистаном, предусматривающий предоставле-

ние 100 млн. долларов США из 176 миллионов общей стоимости проекта. Линия планируется к вводу в эксплуатацию в 2016 году и будет способствовать развитию торговли в регионе.

Узбекистан поддерживает проект строительства железнодорожной линии КНР-Кыргызстан-Узбекистан. Следующим шагом должно стать строительство железной дороги Ангрен - Пап, соединяющей Ферганскую долину с остальной частью Узбекистана (ориентировочная стоимость составляет 1,9 млрд. долларов США), что позволит логически завершить железнодорожной карту Узбекистана.

- **Железнодорожные проекты в Молдове**

Молдова, будучи в значительной степени транзитной страной, предусматривает ряд важных проектов по развитию железнодорожной инфраструктуры, в первую очередь, направленных на повышение скорости движения грузовых поездов, пересекающих страну, в частности на линии Галац - Джурджулешты - Порт Рени, а также на линии Унгены - Яссы - Жижия.

Одним из важных проектов является соединение Кишинева с городом Яссы железнодорожной линией с колеей европейского стандарта.

В настоящее время строится продолжение линии Кантемир-Кагул на юге до Джурджулешты, которая обеспечит прямое сообщение между Кишиневом и портом.

Для завершения работ и ввода в эксплуатацию линии Кагул - Джурджулешты требуются инвестиции в размере 15,5 млн. евро. Кроме того, стоимость строительства европейской колеи и электрификации участка Кишинев-Унгены, как ожидается, составит 400-536 млн. долларов США, а на приобретение нового подвижного состава дополнительно необходимы инвестиции в размере 135 млн. долларов США.

ЕБРР предоставляет кредит в размере 12 млн долл. США компании Danube Logistics, которая является владельцем и оператором Международного Свободного Порта Джурджулешты, для финансирования строительства железнодорожного терминала со смешанной колеей в Молдове. Средства будут использованы для улучшения общего состояния портовой инфраструктуры, а также для завершения железнодорожной ветки к терминалам, которые обрабатывают контейнеры, генеральные грузы и сухие грузы, транспортируемые навалом, такие как зерно и уголь. В результате перевалка грузов из и в железнодорожные вагоны больше не потребует внутренней транспортировки грузовыми автомобилями и использования многочисленных кранов и подъемников, что позволит сделать портовые операции гораздо более экономически эффективными и быстрыми для молдавских предприятий.

- **Железнодорожные проекты в Украине**

Украина стремится использовать преимущества своего географического положения и хорошо развитой транспортной сети, чтобы повысить свою роль в качестве транзитной страны в Евразии. В связи с этим была инициирована программа инвестиций в железнодорожную инфраструктуру, а также в покупку грузового и пассажирского подвижного состава. В 2012 году была проведена реконструкция шести железнодорожных станций и шести железнодорожных комплексов. В 2008 году транзитные грузопотоки достигли своего максимума - 70 млн. тонн, в основном благодаря украинским портам, по сравнению с общим объемом грузовых перевозок УЗ на уровне 400 млн. т (грузооборот составил 250 млрд. тонно-км в общей сложности).

УЗ начала строительство нового 1,8-километрового двухпутного Бескидского тоннеля на линии Львов-Чоп в Карпатах (Западная Украина), для чего со Строительной ассоциацией "Интербудмонтаж" (Киев) в 2011 году был заключен договор подряда стоимостью 102,7 млн. евро на проектирование и строительство. Тоннель, который планируется открыть в

2015 году, позволит увеличить скорость поездов до 70 км/час. Этот тоннель заменит существующий однопутный тоннель, построенный в 1886 году, который является серьезным узким местом в развитии МТК № V.

Расчетная стоимость проекта электрификации линии Долинская-Николаев-Джанкой составит 701 млн. долларов США. Работы запланированы на 2013-2016 годы.

УЗ подала заявку на финансирование ЕБРР и планирует использовать полученные средства на осуществление проекта по приобретению грузовых вагонов общего назначения общей сметной стоимостью 125 млн. долларов США.

ЕБРР рассматривает возможность участия в финансировании программы приобретения вагонов «Украинской новой перевозочной компанией» («УНПК»), 100% дочерней компанией Globaltrans Investment Plc. (GTI) – группы, осуществляющей железнодорожные грузовые перевозки в т.ч. в России, СНГ и странах Балтии. Программа развития группы GTI ориентирована на извлечение прибылей из успешной на сегодняшний день операционной деятельности в регионе, а также из высокого спроса на вагоны в Украине и других странах СНГ. Общий объем инвестиций составляет 33 млн. долларов США, предусмотрена доля финансирования ЕБРР в размере 7 млн. долларов США.

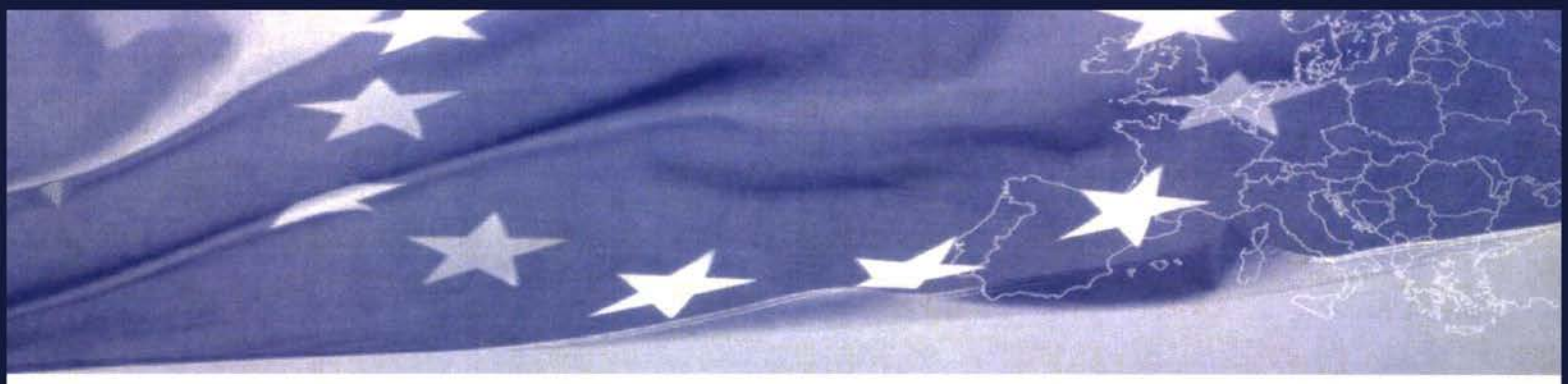
Проект, связанный с обновлением железнодорожного подвижного состава, позволит компании профинансировать приобретение вагонов общего назначения (элемент многоступенчатой Программы по обновлению подвижного состава) и модернизировать устаревший железнодорожный парк Украины. Сегодня это одно из основных узких мест в транспортной системе страны, поскольку нехватка и плохое состояние грузового подвижного состава в настоящее время является потенциальной угрозой для дальнейшего роста национальной экономики. Общий объем инвестиций составляет 441 млн. долларов США с планируемым участием ЕБРР в размере 125 млн. долларов США. Ожидается, что Европейский инвестиционный банк предоставит параллельное заемное финансирование.

И, наконец, УЗ планирует в значительной степени дифференцировать по маршрутам пассажирское и грузовое движение, а также перенаправлять грузопотоки на простаивающие или малоиспользуемые железнодорожные линии.

8 ИСТОЧНИКИ

- http://www.mos-blackcaspianseas.com/pdf/Thematic_Railways_Report_July2010.pdf
- The EurAsEC Transport Corridors, E. Vinokurov, M. Dzhadraliyev, Y. Shcherbanin, DB, 2009
- Бросок дракона или новое путешествие на Запад, И.Б. Рунов, 2008
- RETRAC Report Study, European Commission, DG TREN, 2012
- International Logistics Centres/Nodes Network in Central Asia in the Republic of Kazakhstan, Kyrgyz Republic, Republic of Tajikistan, Republic of Uzbekistan and the Republic of Turkmenistan, EuropeAid/125727/C/SER/Multi, 2010
- Motorways of the Sea for the Black Sea and the Caspian Sea, THEMATIC RAILWAYS REPORT, 2010
- http://www.kginform.com/ru/news/20121107/14038.html
- http://www.kts.kz/en/node/2276
- http://www.sjsusa.com/ru/logistics_traceca.shtml
- http://cfts.org.ua/news/47290
- http://cfts.org.ua/news/51111
- http://www.railwayinsider.eu/wp/archives/49616
- http://www.reuters.com/article/2013/03/20/turkmenistan-railway-idUSL6N0CCEMK20130320
- http://centralasiaonline.com/en_GB/articles/caii/features/main/2013/03/20/feature-01
- http://www.bne.eu/story3985/Full_steam_ahead_for_ChinaKyrgyzstanUzbekistan_railway
- http://www.customsunion.kz/info/3582.html
- http://www.rbc.ua/rus/newsline/show/-ukrzaliznytsya-zavershit-elektrifikatsiyu-passazhirskogo-koridora-21022012145500
- http://www.railwaypro.com/wp/?p=8125
- http://zdr.gudok.ru/pub/15/164764/
- http://www.railwaypro.com/wp/?p=876
- http://www.railwayinsider.eu/wp/archives/48267
- http://www.ebrd.com/pages/news/press/2013/130110.shtml
- http://gundogar-news.com/jekonomika/block/2161/newsid/9611.aspx
- http://www.railwaypro.com/wp/?p=8765
- http://pult.gudok.ru/archive/detail.php?ID=419157
- http://www.railwaypro.com/wp/?p=8076
- http://www.kyrtag.kg/?q=ru/news/328546
- http://analitica.kiev.ua/invest/extra/6058-sostav-s-milliardom.html

- http://www.ilt.parovoz.com/phpBB2/viewtopic.php?f=13&t=7815&sid=b21109dbffeeda4f0b70ead7cb0aef13
- http://www.pwc.de/de/newsletter/transaktionen/assets/T_L_Newsflash_oktober_2012.pdf
- http://www.railwaypro.com/wp/?p=3735
- http://www.railjournal.com/index.php/tag/Uzbekistan.html?channel=00
- http://www.railwaygazette.com/news/single-view/view/armenia-looks-to-end-rail-isolation.html



ENPI 2011 / 264 459

Логистические процессы и морские магистрали II

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

Отчет о ходе осуществления проекта IV – Приложение 6

Информация о судоходных линиях

Апрель 2013 г.

Проект финансируется
Европейским Союзом

Проект осуществляется
Egis International / Dornier Consulting

СОДЕРЖАНИЕ

1 РЕГУЛЯРНЫЕ МОРСКИЕ МАРШРУТЫ ОСНОВНЫХ ПОРТОВ В СТРАНАХ-БЕНЕФИЦИАРАХ, ПО СОСТОЯНИЮ НА АПРЕЛЬ 2013 Г. 2

1.1 Грузия 3
1.2 Молдова 5
1.3 Украина 6
1.4 Азербайджан 15
1.5 Казахстан 16
1.6 Туркменистан 17

2 ДРУГИЕ РЕГУЛЯРНЫЕ МОРСКИЕ МАРШРУТЫ ОСНОВНЫХ ПОРТОВ НЕПРЯМЫХ СТРАН-БЕНЕФИЦИАРОВ И ПРОЧИХ ПОРТОВ ЧЕРНОМОРСКОГО И КАСПИЙСКОГО БАССЕЙНОВ ПО СОСТОЯНИЮ НА АПРЕЛЬ 2013 Г. 19

2.1 Болгария 19
2.2 Румыния 20
2.3 Россия 21

СПИСОК АББРЕВИАТУР

DWCC	Валовая грузоподъемность
TEU	Двадцатифутовый эквивалент, ДФЭ (стандартная единица измерения грузовместимости контейнеров, контейнеровозов и контейнерных терминалов для морских и смешанных перевозок)
КАСПАР	Азербайджанское государственное каспийское морское пароходство
МДП	Международные дорожные перевозки (=TIR, Transports internationaux routiers)
ЮВА	Юго-Восточная Азия

1 РЕГУЛЯРНЫЕ МОРСКИЕ МАРШРУТЫ ОСНОВНЫХ ПОРТОВ В СТРАНАХ-БЕНЕФИЦИАРАХ, ПО СОСТОЯНИЮ НА АПРЕЛЬ 2013 Г.

ЧЕРНОМОРСКИЙ БАССЕЙН

1.1 Грузия

Порт	Маршрут следования	Перевозчик	Тип	Периодичность	Максимальная загрузка	Примечания
Поти	Керчь[1]	Укрферри / BMF[2]	Ро-Ро+ж/д паром	Еженедельно	108 ж/д вагонов или 90 грузовиков TIR	Колея российского стандарта
	Мальта, Констанца[3], Новороссийск[4], Поти, Трабзон, Одесса[5], Констанца[6], Варна, Мальта	CMA-CGM (Черноморский фидерный маршрут 1)	Ло-Ло	Еженедельно	3 x 1155 TEU	Внутренний плюс общий фидерный маршрут

[1] Выполнение рейсов временно приостановлено.

[2] Укрферри и BMF обслуживают рейсы совместно на основании соглашения о разделе прибыли. BMF - бывшая болгарская государственная компания (Navigation Maritime Bulgare, сокращенно – Navibulgar), 70% акций которой с августа 2008 года принадлежит болгаро-немецкому консорциуму KG Maritime Shipping. Укрферри и BMF эксплуатируют на Черном море совокупный флот, состоящий из 4 однотипных железнодорожных / Ро-Ро паромов вместимостью 108 вагонов или 90 грузовиков TIR, построенных в конце 70-х, а также одного железнодорожного / Ро-Ро парома вместимостью до 103 вагонов или 98 грузовиков TIR, построенного в 1988 году.

[3] Южный контейнерный терминал (CSCT), управляемый дубайским оператором.

[4] Терминал «НУТЭП».

[5] Контейнерный терминал «Бруклин – Киев Порт», причалы 42-43.

[6] Двойной заход в терминал SOCEP и Южный контейнерный терминал (CSCT) Констанцы, управляемый дубайским оператором.

Порт	Маршрут следования	Перевозчик	Тип	Периодичность	Максимальная загрузка	Примечания
Поти	Порт «Кавказ»	Black Sea Ferry Investment (BFI – БФИ)[7]	Ро-Ро+ж/д паром	Еженедельно [8]	1 x 50 вагонов или 70 грузовиков TIR	Колеи российского и европейского стандарта
	Амбарли[9], Констанца[10]	UFS	Ло-Ло	Еженедельно	2 x 1155 TEU	Независимый фидерный сервис
	Стамбул, Самсун, Гемлик	MSC[11] (грузинские маршруты)	Ло-Ло	Еженедельно	2 x 1150 / 1287 TEU	Внутренний фидерный сервис
	Кумпорт, Марпорт, Самсун	Arkas (Intra Black Sea Service – IBS)	Ло-Ло	Раз в 8 дней	1 x 1022 TEUS	

[7] Компания, 51% акций которой принадлежит РЖД (Российским железным дорогам), предоставляющая аналогичный сервис железнодорожных / Ро-Ро паромов на Балтийском море между Усть-Лугой (Россия) и Балтийском (Калининградский анклав, Россия), а также между Балтийском и Засницем (Германия).

[8] В настоящее время обслуживание сокращено до 2 рейсов в неделю в связи с уменьшением грузопотоков из России в Армению. Компания также организует рейсы в железнодорожно-паромный теринал в Самсуне (Турция).

[9] Терминал Кумпорт.

[10] CSCT.

[11] Mediterranean Shipping Company, Женева.

Порт	Маршрут следования	Перевозчик	Тип	Периодичность	Максимальная загрузка	Примечания
Батуми	Ильичевск	Укрферри / BMF	Ро-Ро+ж/д паром	Еженедельно	Т/х "Грейфсвальд", 103 ж/д вагона или 98 грузовиков TIR	Колея российского стандарта
	Варна, Ильичевск	Укрферри / BMF	Ро-Ро+ж/д паром	Еженедельно	108 ж/д вагонов или 90 грузовиков TIR ks	Колея российского стандарта
	Стамбул, Трабзон	MSC	Ло-Ло	Еженедельно	1 x 1287 TEU	Внутренний фидерный сервис

1.2 Молдова

Порт	Маршрут следования	Перевозчик	Тип	Периодичность	Максимальная загрузка	Примечания
Джурджулешты	Констанца [12]	Danube Logistics	Ло-Ло	Еженедельно	1 x 120 TEU баржа	Фидерный сервис

[12] CSCT.

1.3 Украина

Порт	Маршрут следования	Перевозчик	Тип	Периодичность	Максимальная загрузка	Примечания
Ильичевск	Батуми	Укрферри / BMF	Ро-Ро+ж/д паром	Еженедельно	Т/х "Грейфсвальд", 103 ж/д вагона или 98 грузовиков TIR	Колея российского стандарта
	Деринже	Укрферри	Ро-Ро+ж/д паром	Раз в две недели	108 ж/д вагонов или 90 грузовиков TIR	Колея российского стандарта
	Варна, Батуми	Укрферри / BMF	Ро-Ро+ж/д паром	Еженедельно	108 ж/д вагонов или 90 грузовиков TIR	Колея российского стандарта
	Дальний Восток [13], SEA, Измит, Стамбул, Амбарли [14], Констанца [15], Одесса [16], Ильичевск [17], Порт-	CMA-CGM (Босфорский экспресс) / MAERSK (AE3)	Ло-Ло	Еженедельно	4 x 6540 / 6552 TEU плюс 7 x 8004 TEU	Соглашение о взаимном предоставлении грузового пространства на судах

[13] 10 портов захода из Даляня (Северный Китай) через Южную Корею (Пусан), порты Центрального и Южного Китая, Тайваня (Тайбэй) до порта Келанг (Малайзия). Продолжительность плавания туда-обратно: 77 дней.

[14] Терминал Кумпорт.

[15] CSCT.

[16] Терминал «Бруклин-Киев Порт», причалы 42-43.

[17] Контейнерный терминал Ильичевск (CTI – бывший терминал «Укртрансконтейнер»).

Порт	Маршрут следования	Перевозчик	Тип	Периодичность	Максимальная загрузка	Примечания
Ильичевск	Саид/ Восточный терминал, SEA, Дальний Восток					
	Джойя-Тауро, Пирей, Одесса, Гемлик	MSC (украинские маршруты)[18]	Ло-Ло	Еженедельно	2 x 2226 / 2468 TEU	Внутренний фидерный сервис
	Дальний Восток[19], Пирей, Кумпорт, Констанца, Ильичевск[20]	COSCO, CSCL[21], PIL, Yang-Ming, Hanjin, K-Line, ZIM (ABX – SBS - ABS)	Ло-Ло	Еженедельно	4253 / 5551 / 5570 / 4 x 5668 / 6039 TEU	Соглашение о взаимном предоставлении грузового пространства на судах
	Констанца, Борусан, Западное Средиземноморье, Алжир, Тунис[22]	NEPTUNE SHIPPING LINES	Суда типа PCC – PCTC (автомобилевозы – только для легковых	Регулярно	От 430 до 3200 автомобилей средних размеров	

[18] MSC, второй по величине в мире перевозчик контейнеров, не имеет прямых маршрутов на Черном море. Контейнеры, в основном, следующие на Дальний Восток и обратно, перегружаются в Стамбуле.

[19] 5 портов захода от Шанхая (Центральный Китай) до порта Келанг. Продолжительность плавания в обоих направлениях составляет 56 дней.

[20] Перевалка в Констанце на Бургас, Варну и Одессу.

[21] Китайская контейнерная судоходная компания, Шанхай.

[22] NEPTUNE имеет исключительное право эксплуатации двух автомобильных терминалов в Эвьяпе (Деринже, Измитский залив, Турция) и Констанце.

Порт	Маршрут следования	Перевозчик	Тип	Периодичность	Максимальная загрузка	Примечания
Ильичевск			автомобилей, либо для легковых и грузовых автомобилей)			
	Деринже	Cenk Group	PCC	Регулярно	1 x 750 автомобилей средних размеров	
	Хайдарпаша, Деринже	Sea Lines	RoPax	2 раза в неделю из Хайдарпаша, 1 раз в неделю из Деринже	2 x 100 / 130 грузовиков TIR	Обслуживание открыто в марте 2011 г.
Керчь	Поти[23]	Укрферри / BMF	Ро-Ро+ж/д паром	Еженедельно	108 ж/д вагонов или 90 грузовиков TIR	Колея российского стандарта

[23] Обслуживание временно приостановлено

Порт	Маршрут следования	Перевозчик	Тип	Периодичность	Максимальная загрузка	Примечания
Керчь	Порт «Кавказ»	AnRussTrans[24]	Ж/д паром	4 рейса туда и обратно в день	2 x 26 (цистерны) до 28 (хопперы) ж/д вагонов	Колея российского стандарта
Керчь (порт «Крым»)		Керченская паромная переправа (КПП)	Дневной паром [25]	12 рейсов в день	3 судна для перевозки пассажиров, автомобилей, грузовиков и фургонов	Украинская государственная компания/общественное пользование
Одесса	Кальяри, Измир, Марпорт, Констанца, Одесса, Варна, Констанца, Марпорт, Измир[26]	Arkas (Средиземное море-Черное море – CBS)	Ло-Ло	Раз в 9 дней	2 x 1208 / 1221 TEU	Независимый общий фидерный сервис + линейное сообщение

[24] Монопольное право эксплуатации маршрута принадлежит России, что закреплено на межправительственном уровне СНГ.

АнРуссТранс, контролируемая Российскими железными дорогами (РЖД), владеет флотом, состоящим из 24 судов, в т.ч. 10 железнодорожных и RoPax паромов, эксплуатируемых на Черном море, Балтийском море (между Усть-Лугой и Балтийском), Средиземном море (Мерсин, Турция - Порт-Саид, Египет) и Красном море (порт Тевфик, Суэц, Египет -. Дуба, Саудовская Аравия). В связи с нестабильной политической ситуацией в Сирии и Ираке АнРуссТранс планирует в будущем организовать прямое сообщение между портами Мерсин и Дуба через Суэцкий канал.

Из порта «Кавказ» в Керчь, в основном, транспортируются нефть и нефтепродукты в цистернах из России, Азербайджана и Центральной Азии. 5-мильный переход из порта «Кавказ» в порт «Крым» через Керченский пролив длится 30 минут.

[25] Без кают.

[26] Или Гемлик.

Порт	Маршрут следования	Перевозчик	Тип	Периодичность	Максимальная загрузка	Примечания
Одесса	Мальта, Констанца, Новороссийск, Поти, Трабзон, Одесса, Констанца, Варна, Мальта	CMA-CGM (Черноморский фидерный маршрут 1)	Ло-Ло	Еженедельно	3 x 1155 TEU	Внутренний + общий фидерный сервис
	Джоя-Тауро, Пирей, Одесса, Ильичевск, Гемлик	MSC (украинские маршруты)	Ло-Ло	Еженедельно	2 x 2226 / 2468 TEU	Внутренний фидерный сервис
	Дальний Восток, SEA, Измит, Стамбул, Амбарли, Констанца, Одесса, Ильичевск, Порт-Саид Восточный терминал, SEA, Дальний Восток	CMA-CGM (Босфорский экспресс) / MAERSK (AE3)	Ло-Ло	Еженедельно	4 x 6540 / 6552 TEU плюс 7 x 8004 TEU	Соглашение о взаимном предоставлении грузового пространства на суд
	Пирей, Новороссийск, Констанца, Варна, Стамбул	Evergreen (черноморский фидерный маршрут – BSF)	Ло-Ло	Еженедельно	2 x 1048 / 1574 TEU	Внутренний фидерный маршрут

Порт	Маршрут следования	Перевозчик	Тип	Периодичность	Максимальная загрузка	Примечания
Одесса	Дальний Восток[27], Хайфа, Амбарли[28], Одесса[29], Новороссийск, Амбарли, Хайфа, Коломбо	ZIM (экспресс-маршруты Восточное Средиземноморье / Черное море – EMX)	Ло-Ло	Еженедельно	7 x 4253 / 3 x 4526 TEU	Также загрузка CSCL
	Новороссийск, Эвьяп, Стамбул, Гемлик, Александрия, Ашдод, Хайфа, Измир	Admiral Container Lines	Ло-Ло	Еженедельно	4 x 337/ 601 / 700 / 707 TEU	
	Дальний Восток[30], Порт-Саид, Ашдод, Амбарли, Одесса[31], Констанца[32]	G6[33] - APL[34], Hapag-Lloyd, HMM[35], OOCL[36], MOL[37], NYK[38]	Ло-Ло	Еженедельно	5344 / 5714 / 5762 / 6178 / 3 x 6266 / 6724 / 6750 TEU	Соглашение о взаимном предоставлении грузового пространства

[27] 5 портов захода на Дальнем Востоке от Пусана (Южная Корея) до порта Келанг (Малайзия). Продолжительность плавания в обоих направлениях: 70 дней.

[28] Терминал Мардаш.

[29] HPC, Одесский терминал, причалы 2-3.

[30] 5 портов захода на Дальнем Востоке от Нинбо до Сингапура. Продолжительность плавания туда и обратно: 63 дня.

[31] HPC, Одесский терминал, причалы 2-3.

Порт	Маршрут следования	Перевозчик	Тип	Периодичность	Максимальная загрузка	Примечания
		(Экспресс Азия – Черное море – АВХ)				на судах
ТИС в порту «Южный»	Caucedo, Мансанильо, Буэнавентура, Гуаякиль, Бальбоа, Альхесирас, Мальта, Измит, Амбарли, Новороссийск [39]	MAERSK (ECUMED)	Ло-Ло	Еженедельно	2 x 2797 / 2833 +/ 7 x 3194 TEU	Базовые грузы: свежие фрукты в рефконтейнерах MSC покупает слоты на этом маршруте
Евпатория	Зонгулдак	Karadeniz Ro-Ro Cenk Group	RoPax RoPax	Еженедельно Еженедельно	2 x 85 грузовиков TIR 1 x 53 / 2 x 85	Базовые грузы: свежие фрукты и овощи

[32] CSCT.

[33] G6 является результатом слияния Grand Alliance и New World Alliance.

[34] American Pesident Lines, Сингапур.

[35] Hyundai Merchant Marine, Сеул.

[36] Orient Overseas Container Line, Гонконг.

[37] Mitsui OSK Line, Токио.

[38] Nippon Yusen Kabushiki Kaisha, Токио.

[39] Терминал «НУТЭП».

Порт	Маршрут следования	Перевозчик	Тип	Периодичность	Максимальная загрузка	Примечания
					грузовиков TIR	
Скадовск	Зонгулдак	AnRussTrans	RoPax	Еженедельно	64 грузовика TIR (Севастополь) / 70 грузовиков TIR (Скадовск)	Базовые грузы: свежие фрукты и овощи
Севастополь		Birlik Roro Isletmeleri	RoPax	Еженедельно	75 грузовиков TIR	
Днепропетровск	Констанца	Tavria Line	Море-река	Еженедельно	2 x 112 TEU типа STK	

КАСПИЙСКИЙ БАССЕЙН

1.4 Азербайджан

Порт	Маршрут следования	Перевозчик	Тип	Периодичность	Максимальная загрузка	Примечания
Баку	Актау	КАСПАР	Ж/д паром	2-3 в неделю нерегулярно	28, 52 или 54 вагона	Колея российского стандарта
			Ро-Ро	2 раза в неделю нерегулярно	2 x 33 грузовика TIR или 365 автомобилей типа «Лада»	Обслуживание возобновлено в феврале 2011 г.
			Сухогрузы	По запросу / нерегулярно	Около 100/120 TEU на палубе	Гуманитарные грузы НАТО в Афганистан
	Туркменбаши	КАСПАР	Ж/д паром	2-3 раза в день нерегулярно	28, 52 или 54 вагона	Колея российского стандарта
	Бандар Анзали, Нау-Шахр, Амирабад	Khazar Sea Shipping Lines	Сухогрузы	н/д	2500/7000 DWCC	

1.5 Казахстан

Порт	Маршрут следования	Перевозчик	Тип	Периодичность	Максимальная загрузка	Примечания
Актау	Баку	КАСПАР	ж/д паром	2-3 раза в неделю нерегулярно	28, 52 или 54 вагона	Колея российского стандарта
			Ро-Ро	2 раза в неделю нерегулярно	2 x 33 грузовика TIR или 365 автомобилей типа «Лада»	Обслуживание возобновлено в феврале 2011 г.
			Сухогрузы	По запросу / нерегулярно	Около 100/120 TEU на палубе	Перевозки гуманитарных грузов НАТО в Афганистан
	Бандар Анзали, Нау-Шахр, Амирабад	Khazar Sea Shipping Lines	Сухогрузы	н/д	2500/7000 DWCC	

1.6 Туркменистан

Порт	Маршрут следования	Перевозчик	Тип	Периодичность	Максимальная загрузка	Примечания
Туркменбаши	Баку	КАСПАР	ж/д паром	2-3 раза в день нерегулярно	28, 52 или 54 вагона	Колея российского стандарта
	Бандар Анзали, Нау-Шахр, Амирабад	Khazar Sea Shipping Lines	Сухогрузы	н/д	2500/7000 DWCC	
	Махачкала	Группа компаний САФИНАТ	ж/д паром	Регулярно	2 x 52 вагона	Колея российского стандарта Базовые грузы: нефть и СПГ

МИРОВОЙ РЕЙТИНГ КОНТЕЙНЕРНЫХ ОПЕРАТОРОВ, ВЫПОЛНЯЮЩИХ ПЕРЕВОЗКИ НА ЧЕРНОМ МОРЕ (по состоянию на 16 марта 2013 г.)

		Всего		Собственный флот		Зафрахтованный флот			Заказанный флот		
Ранг	Оператор	TEU	Судов	TEU	Судов	TEU	Судов	% Фрахт	TEU	Судов	% существ.
1	APM-Maersk	2 562 353	588	1 333 935	238	1 228 418	350	47.9%	395 374	25	15.4%
2	Mediterranean Shg Co	2 306 196	475	1 030 485	190	1 275 711	285	55.3%	193 823	17	8.4%
3	CMA CGM Group	1 423 193	420	500 234	85	922 959	335	64.9%	130 144	15	9.1%
4	COSCO Container L.	731 588	159	397 937	104	333 651	55	45.6%	136 232	17	18.6%
5	Evergreen Line	721 571	183	399 379	95	322 192	88	44.7%	360 187	36	49.9%
6	Hapag-Lloyd	648 247	140	329 922	62	318 325	78	49.1%	79 014	6	12.2%
7	APL	606 865	128	252 164	42	354 701	86	58.4%	174 500	17	28.8%
8	Hanjin Shipping	585 309	112	271 580	42	313 729	70	53.6%	166 792	22	28.5%
9	CSCL	572 283	139	403 877	78	168 406	61	29.4%	98 952	12	17.3%
10	MOL	499 893	108	240 926	40	258 967	68	51.8%	127 200	11	25.4%
11	OOCL	448 051	97	287 407	47	160 644	50	35.9%	123 688	11	27.6%
12	NYK Line	414 299	95	300 513	54	113 786	41	27.5%	39 624	3	9.6%
14	K Line	352 106	71	122 560	21	229 546	50	65.2%	9 592	1	2.7%
15	Yang Ming Marine Corp.	350 646	81	230 271	49	120 375	32	34.3%	119 876	14	34.2%
16	Hyundai M.M.	341 074	57	100 646	17	240 428	40	70.5%	85 592	9	25.1%
17	Zim	320 018	82	152 818	32	167 200	50	52.2%	148 168	13	46.3%
18	PIL (Pacific Int. Line)	300 133	146	200 989	104	99 144	42	33.0%	88 212	23	29.4%
20	CSAV Group	254 392	55	48 178	10	206 214	45	81.1%	34 400	4	13.5%
21	Wan Hai Lines	163 245	72	137 366	63	25 879	9	15.9%	9 360	2	5.7%
35	Arkas Line / EMES	34 284	31	22 849	18	11 435	13	33.4%	5 600	2	16.3%
66	United Feeder Services	12 887	13			12 887	13	100.0%			

2 ДРУГИЕ РЕГУЛЯРНЫЕ МОРСКИЕ МАРШРУТЫ ОСНОВНЫХ ПОРТОВ НЕПРЯМЫХ СТРАН-БЕНЕФИЦИАРОВ И ПРОЧИХ ПОРТОВ ЧЕРНОМОРСКОГО И КАСПИЙСКОГО БАССЕЙНОВ ПО СОСТОЯНИЮ НА АПРЕЛЬ 2013 Г.

ЧЕРНОМОРСКИЙ БАССЕЙН

2.1 Болгария

Порт	Маршрут следования	Перевозчик	Тип	Периодичность	Максимальная загрузка	Примечания
Бургас	Амбарли[40]	MSC (болгарские маршруты)	Ло-Ло	Еженедельно	1 x 1388 TEU	Внутренний фидерный сервис
Варна						
Бургас	Амбарли[42]	MAERSK	Ло-Ло	Еженедельно	1 x 1092 TEU	Внутренний фидерный сервис
Варна[41]						

[40] Терминал Марпорт.

[41] Западный терминал.

[42] Терминал Кумпорт.

2.2 Румыния

Порт	Маршрут следования	Перевозчик	Тип	Периодичность	Максимальная загрузка	Примечания
Констанца	Пендик[43]	U.N RO-RO	RoPax	3 раза в неделю	1 x 160 грузовиков TIR	
	Стамбул, Пирей	MSC	Ло-Ло	Еженедельно	1 x 2466 TEU	Внутренний фидерный сервис
	Касабланка, Танжер Альхесирас, Кальяри, Марпорт, Констанца[44]	Arkas (Западное Средиземноморье-Черное море – WBS)	Ло-Ло	Еженедельно	3 x 698 / 825 / 976 TEU	
	Лимассол, Новороссийск, Констанца[45] - Варна[46] - Амбарли - Гемлик - Салоники - Измир - Пирей - Лимассол - Хайфа	ZIM (Черноморский экспресс - BSX)	Ло-Ло	Еженедельно	1 x 1296 / 2 x 1702 TEU	

[43] Обслуживание было приостановлено без предварительного уведомления в сентябре 2012 г.

[44] Двойной заход в SOCEP и CSCT.

[45] CSCT.

[46] Западный терминал.

2.3 Россия

Порт	Маршрут следования	Перевозчик	Тип	Периодичность	Максимальная загрузка	Примечания
Новороссийск	Порт-Саид, Ашдод	MAERSK (Seago Line – черноморский сервис)	Ло-Ло	Еженедельно	2 x 957 / 868	Сезонный внутренний фидерный сервис для перевозки свежих фруктов
	(Анталия), Стамбул, Новороссийск[47]	MSC	Ло-Ло	Еженедельно	1 x 1762 TEU	Внутренний линейный + фидерный сервис
	Александрия, Ашдод, Новороссийск[48]	MSC	Ло-Ло	Еженедельно	2 x 1350 1384 TEU	Внутренний линейный + фидерный сервис
	Новороссийск[49], Марпорт, Александрия[50]	Arkas (экспресс Восточное Средиземноморье-Россия – ERS)	Ло-Ло	Еженедельно	2 x 1604 TEU	Независимый общий фидерный сервис + линейное сообщение

[47] Терминал NLE.

[48] Терминал NLE.

[49] Терминал NLE.

[50] Александрия или терминал порта Декхейла.

Порт	Маршрут следования	Перевозчик	Тип	Периодичность	Максимальная загрузка	Примечания
	Мерсин, Анталья, Марпорт, Эвьяп, Новороссийск, Гемлик, Алиага, Фамагуста	Arkas (Анталия-Новороссийск – ANS)	Ло-Ло	Еженедельно	2 x 1139 TEU	Независимый совместный фидерный сервис + линейное обслуживание
	Порт-Саид[51], Мерсин, Амбарли[52], Новороссийск, Гемлик	CMA (Цитрусовый экспресс)	Ло-Ло	Еженедельно	3 x 966 / 1022 /1098 TEU	Сезонный внутренний фидерный сервис для перевозки свежих фруктов
Новороссийск Геленджик[53]	Самсун	Cenk Group Kalyoncu RoRo Birlik Denizcilik Karadeniz Ro-Ro AnRussTrans	Ро-Ро Ro-Pax	Несколько раз в неделю 1 рейс в неделю	85 грузовиков TIR 50 / 63 / 85 грузовиков TIR 85 грузовиков TIR 75 грузовиков TIR 70 грузовиков TIR	Сообщение открыто в августе 2012 г.

[51] Восточный терминал.

[52] Терминал Кумпорт.

[53] Турецкие суда задействованы на маршруте в Геленджик или Новороссийск в зависимости от грузопотока. Основные грузы - свежие фрукты и овощи.

Порт	Маршрут следования	Перевозчик	Тип	Периодичность	Максимальная загрузка	Примечания
Ростов-на-Дону	Мардаш[54]	LAMRus (в сотрудничестве с MSC)	Контейнеровоз	3 рейса в неделю	1 x 225 TEU суда типа река-море	Маршрут продлевается до Туркменбаши во время периода навигации на внутренних водных путях России
Азов	Амбарли[55]	MAERSK	Ло-Ло	Каждые 12 дней	1 x 366 TEU	
Порт «Кавказ»	Варна[56]	AnRussTrans[57]	Ро-Ро + ж/д паром	Еженедельно	2 x 50 вагонов или 318 TEU	Колеи российского и европейского стандартов
	Зонгулдак	AnRussTrans	Ro-Ro	Еженедельно	1 x 90 грузовиков TIR	Сообщение открыто в марте 2012 г.

[54] Дополнительные заходы в Мариуполь.

[55] Терминал Кумпорт.

[56] Этот маршрут позволяет обойти Румынию, Молдову и Украину и сокращает путь из Болгарии в Россию ~ на 800 км.

[57] В целях участия Болгарии в этих грузоперевозках в 2011 году Болгарским речным пароходством (БРП) и Navigation Maritime Bulgar было образовано совместное предприятие «Varna Ferry». Был приобретен первый подержанный железнодорожный паром (в настоящее время в капитальном ремонте), планируется приобретение второго парома. Начало эксплуатации запланировано на март 2013 года.

Порт	Маршрут следования	Перевозчик	Тип	Периодичность	Максимальная загрузка	Примечания
Сочи	Закрыт для грузовых судов, начиная с сентября 2010 года, кроме снабжения Зимних Олимпийских игр 2014 г. Новороссийск, (Стамбул)	FESCO[58] (Sochi Direct Line – FSDL)	Ло-Ло	Еженедельно	1 x 270 TEU	Сообщение открыто в октябре 2012 г.

[58] Far-Eastern Shipping Company, Москва.

Типы судов

Сухогрузное судно: судно типа Ло-Ло с грузовыми трюмами неящичного типа с/без погрузочно-разгрузочного оборудования (трюмы предназначены для перевозки генеральных грузов).

Ло-Ло: судно с вертикальной обработкой грузов и грузовыми трюмами ящичного типа с/без погрузочно-разгрузочного оборудования.

PCC: автомобилевоз (Pure Car Carrier).

PCTC: автомобилевоз (Pure Car and Truck Carrier).

Ж/д паром: судно, предназначенное для перевозки железнодорожных вагонов.

Ро-Ро: судно с горизонтальной (бескрановой) погрузкой и выгрузкой, обычно с каютами, рассчитанными на 12 пассажиров. Судно, предназначенное для перевозки более 12 пассажиров, считается пассажирским судном. К нему применяются другие правила техники безопасности и дополнительные требования к оборудованию.

RoPax (грузопассажирский паром): судно с горизонтальной (бескрановой) погрузкой и выгрузкой с большой пассажировместимостью (т.е. судно с каютами на более чем 12 человек или же способное принять на борт больше пассажиров, чем количество подвижного состава - фургонов/автомобилей)

Судно типа "река-море": судно, которое может эксплуатироваться на морских и внутренних водных путях.

Примечания

a) Приведенное выше описание графиков, периодичности рейсов, портов перевалки и портов захода, размеров судов, их типов и сервисов в целом основано на информации с веб-сайтов или на материалах, предоставленных непосредственно судовладельцами/линейными операторами в процессе подготовки настоящего отчета. Информация о фактически предоставляемых услугах, о ротации судов, портах захода, структуре флота может значительно варьироваться ежемесячно, еженедельно и даже ежедневно за счет изменений объемов грузов в связи с экономическими или сезонными колебаниями (летний период, религиозные праздники, и т.д.), перегруженностью, погодными условиями, мешающими осуществлению навигации, транзита, обработки в порту (-ах) и/или в турецких проливах (Дарданеллы и Босфор), инцидентами на море или в порту (-ах) технического или другого характера, административными или правительственными решениями и т.д.

b) После названий компаний перевозчиков в скобках даны торговые наименования их морских маршрутов.

c) Повторные заходы контейнеровозов (порой очень крупных) в различные порты, как правило, обусловлены техническими причинами (такими как укладка контейнеров на борту судна). В Украине это обусловлено более-менее удовлетворительной процедурой таможенного оформления определенных товарных категорий (подакцизные, аудио, видео, высокотехнологичные, высокой стоимости, предметы роскоши и т.п.).

d) Вся указанная пропускная способность контейнеровозов по TEU является номинальной.

По сравнению с докризисной ситуацией 2008 года некоторые глубоководные контейнерные маршруты на Черном море были объединены или сокращены, суда переведены на экономичный режим расхода топлива. На некоторых маршрутах услуги были приостановлены или вовсе закрыты. На момент подготовки данного отчета (март 2013 года) ситуация остается неизменной. Однако размеры судов, занятых в глубоководных и фидерных перевозках, увеличиваются.

Тенденции, отмечавшиеся ранее, сохраняются, в частности:

- в настоящее время некоторые операторы фидерных перевозок совершают регулярные рейсы только между многочисленными контейнерными терминалами, расположенными на Мраморном море. Этот район становится основным центром перевалки грузов, транспортируемых в Черное море и обратно, что может повлечь за собой дальнейшее снижение объемов перевалки в черноморских портах,
- росийские железнодорожные паромные линии, операторы перевозок Po-Po и Ro-Pax продолжают быстро расширяться на Черном море и укреплять свои позиции на рынках международных грузоперевозок (Турция-Украина).

ENPI 2011 / 264 459

Логистические процессы и морские магистрали II

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

Отчет о ходе осуществления проекта IV – Приложение 7

Мероприятия проекта «LOGMOS»

Апрель 2013 г.

Проект финансируется
Европейским Союзом

Проект осуществляется
Egis International / Dornier Consulting

СОДЕРЖАНИЕ

1 РЕГИОНАЛЬНЫЙ СЕМИНАР И ПРАКТИЧЕСКИЙ ТРЕНИНГ, РЕСПУБЛИКА МОЛДОВА, 5-8 НОЯБРЯ 2012 Г. 2

1.1 Повестка дня 2
1.2 Протокол и решения совещания 10
1.3 Список участников 13

2 РЕГИОНАЛЬНЫЙ ТРЕНИНГ «LOGMOS», Г.ТБИЛИСИ, 9-12 АПРЕЛЯ 2013 Г. 21

2.1 Повестка дня 21
2.2 Список участников 28

ЛОГИСТИЧЕСКИЕ ПРОЦЕССЫ И МОРСКИЕ МАГИСТРАЛИ II

РЕГИОНАЛЬНЫЙ СЕМИНАР И ПРАКТИЧЕСКИЙ ТРЕНИНГ ПО ВОПРОСАМ СОДЕЙСТВИЯ ТОРГОВЛИ И ПЕРЕВОЗОК В СТРАНАХ ТРАСЕКА

РЕСПУБЛИКА МОЛДОВА, 5-8 НОЯБРЯ 2012 Г.

ПОВЕСТКА ДНЯ

05.11.2012

ПОНЕДЕЛЬНИК

Прибытие участников в гостиницу «IT-Relax»	
iT Relax Centrul de reabilitare şi odihnă	MD-2046, Moldova, Vadul-lui-Voda, Balneara t: + 373 41 78 21; 41 77 80 f: + 373 41 78 21; 41 77 80
Свободное время	
20:00	Приветственный ужин для участников – ресторан комплекса «IT-Relax»

06.11.2012

ВТОРНИК

08:30-09:00	**Гостиница «IT-Relax»** Регистрация участников и получение раздаточных материалов
09:00-09:45	**СОВМЕСТНОЕ ОТКРЫТИЕ ЗАСЕДАНИЯ ПС И РЕГИОНАЛЬНОГО СЕМИНАРА В РАМКАХ ПРОЕКТА ЕС «ЛОГИСТИЧЕСКИЕ ПРОЦЕССЫ И МОРСКИЕ МАГИСТРАЛИ II - LOGMOS»**
	Приветствие от Правительства Республики Молдова **Г-н Валериу ЛАЗЭР,** Заместитель Премьер-министра, Министр экономики, Председатель Национальной Комиссии ТРАСЕКА Республики Молдова
	Приветствие от имени Министерства транспорта и дорожной инфраструктуры Республики Молдова **Г-н Анатолий ШАЛАРУ,** Министр транспорта и дорожной инфраструктуры
	Приветствие от имени Европейской Комиссии **Г-жа Кармен ФАЛЬКЕНБЕРГ АМБРОЗИО,** Директорат DEVCO **Г-н Стефаан БИЛ,** Директорат DEVCO
	Приветствие от имени ПС МПК ТРАСЕКА **Г-н Эдуард БИРЮКОВ,** Генеральный Секретарь
Проект финансируется Европейским Союзом	Приветствие и вводные слова от имени проекта ЕС «Логистические процессы и морские магистрали II -LOGMOS» **Г-н Андреас ШЕН,** Руководитель группы экспертов
09:45-10:00	Перерыв

14:30-18:00 **Проект финансируется Европейским Союзом**	**РЕГИОНАЛЬНЫЙ СЕМИНАР В РАМКАХ ПРОЕКТА ЕС «ЛОГИСТИЧЕСКИЕ ПРОЦЕССЫ И МОРСКИЕ МАГИСТРАЛИ II – LOGMOS»** **Сессия по вопросам содействия торговле** **Председатель: ЕК** **Сопредседатель: проект «LOGMOS»**
14:30-15:00	Открытие семинара от имени Европейской Комиссии **Г-жа Кармен ФАЛЬКЕНБЕРГ АМБРОЗИО,** Директорат DEVCO **Г-н Стефаан БИЛ,** Директорат DEVCO
Проект финансируется Европейским Союзом	Вводное слово проекта «LOGMOS» **Г-н Андреас ШЕН,** Руководитель группы экспертов
15:00-15:15	Проект Всемирного Банка Содействие Правительству Республики Молдова в разработке транспортной и логистической стратегии **Г-н Томас ХЕРЦ,** Руководитель группы экспертов, Kocks Consult
15:15-15:30	Дискуссия
15:30-16:00	Миссия Европейского Союза по приграничной помощи Молдове и Украине (EUBAM) **Г-н Андрей ВИДЕНОВ,** Эксперт по пост-таможенному контролю и аудиту
16:00-16:15	Перерыв
16:15-16:45	ОБСЕ Ведущая практика процедур пересечения границ с точки зрения развития торговли и транспорта (Презентация практического руководства) **Г-н Габриель ЛЕОНТЕ,** Начальник отдела Экономического и экологического форума **Г-н Руслан УРАЗАЛИН,** Специалист по экономическим вопросам Бюро Координатора экономической и экологической деятельности

16:45-17:15	ЕЭК ООН Поэтапное построение "Единого окна": необходимость межведомственного сотрудничества и мастер-план; ключевая роль международных стандартов **Г-н Марио АПОСТОЛОВ,** Региональный Советник ЕЭК ООН по торговле
17:15-17:45	Презентация проекта ЕС «Транспортный диалог и взаимодействие сетей ЕС и соседствующими странами и странами Средней Азии» **Г-жа Сильвия МАФФИИ, к.э.н.,** Руководитель группы экспертов **Г-н Ашраф ХАМЕД,** ключевой эксперт 2, к.т.н., **Г-н Детлеф ПУЛЬЗАК,** ключевой эксперт 3
17:45-18:00	Дискуссия и подведение итогов

07.11.2012

СРЕДА

09:00-11:15	**Содействие торговле при осуществлении перевозок по Дунаю и Черному морю** **Председатель: проект «LOGMOS»** **Сопредседатель: ЕК**
09:00-09:15	Таможенная служба Молдовы – обзорная презентация по содействию торговле **Г-н Октавиан МАИМАШ,** Старший инспектор управления таможенного назначения
09:15-09:30	Таможенная служба Украины – обзорная презентация по содействию торговле **Г-н Владимир КИРИЛОВ,** Начальник отдела организации таможенного контроля Южной региональной таможни
09:30-09:45	Служба доходов Грузии (Администрация по вопросам налогообложения и таможни) **Г-жа Мака ХВЕДЕЛИДЗЕ,** Заместитель главы департамента международных отношений
09:45-10:00	Таможенная служба Румынии – Содействие торговле на Дунае – опыт Румынии **Г-н Драгош ПОПЕСКУ,** Старший советник департамента транзита от дирекции по процедурам таможенного оформления
10:00-10:15	Меры по созданию благоприятной правовой среды для «Единого окна» **Г-н Санан МУХТАРОВ,** Начальник юридического отдела Государственного Таможенного Комитета
10:15-10:45	Презентация порта Джурджулешть – аспекты осуществления торговли при перевозках по Дунаю **Г-н Андрей КУКУЛЕСКУ,** Национальный секретарь ТРАСЕКА в Республике Молдова
10:45-11:15	Перерыв

11:15-13:00	**Морские магистрали на Каспии – рабочая группа по пилотным проектам** **Председатель: проект «LOGMOS»** **Сопредседатель: ЕК**
11:15-11:30	Презентация ассоциации по развитию бизнес-логистики Узбекистана Информационно логистический портал logistika.uz: с сотрудничества с программой ТРАСЕКА **Г-н Ровшан МАМУРОВ,** Заместитель генерального директора
11:30-11:45	Презентация таможенной службы при Правительстве Республики Таджикистан об упрощении и гармонизации таможенных процедур и документации **Г-н Файзали ФОЗИЛОВ,** Начальник регионального таможенного управления по Хатлонской области
11:45-13:00	Дискуссии по пилотным инициативам
	Комментарии по проектам содействия перевозкам и торговли
	Государственный таможенный комитет Азербайджанской Республики
	Комитет таможенного контроля Казахстана
	Государственная таможенная служба при Правительстве Кыргызской Республики
	Государственный таможенный комитет Республики Узбекистан
	Подведение итогов
13:00-14:30	Обеденный перерыв

14:30-18:00	**Рабочая группа по пилотному проекту «Silk Wind»** **Председатель: «LOGMOS» /НС Казахстана** **Сопредседатель: ЕК**
	Информация Сторон относительно проведенных мероприятий по итогам заседания рабочей группы в Актау в июле 2012 г.
	Презентация по пилотному проекту «Silk Wind» **Г-жа Асель СЕЙТБЕКОВА,** Помощник Министра транспорта и коммуникаций
	Проект меморандума и соглашения (обновление информации по состоянию.) Проведенные мероприятия по плану действий по применению единого транзитного документа перевозки ЦИМ – СМГС Дорожная карта внедрения электронной системы обмена данными между таможенными органами и железнодорожными компаниями Дорожная карта по внедрению конкурентоспособного и предсказуемого сквозного тарифа, применимого на всем маршруте от Китая до Турции
16:00-16:15	Перерыв
	Презентация Комитета таможенного контроля Республики Казахстан Развитие процедур содействия международной торговле в Республике Казахстан **Г-н Александр КУРБАТ,** Начальник отдела организации таможенного транзита Комитета таможенного контроля Министерства финансов Республики Казахстан
	Комментарии
	Таможенная служба Республики Армения
	Государственный таможенный комитет Азербайджанской Республики
	Служба доходов Грузии
	Министерство таможенных дел и торговли Турции

КАЗМОРТРАНСФЛОТ	Презентация инвестиционных проектов АО НМСК «Казмотрансфлот» на Каспии **Г-жа Алтынай УАЛИЕВА**, Директор представительства в г. Астана
	Дискуссия
19:00	Ужин
*	Отправление участников 7-8 ноября 2012 г.

Протокол и решения совещания

Участники регионального семинара «LOGMOS» по упрощению процедур торговли и совещания рабочей группы по проекту «Silk Wind» и вопросам перевозок Ро-Ро на Каспии:

- приветствовали последовательную поддержку Европейской Комиссии в сфере развития логистики и морских магистралей коридора ТРАСЕКА в рамках текущего проекта;
- выразили благодарность Правительству Республики Молдова, Министерству транспорта и дорожной инфраструктуры, Национальному секретарю ТРАСЕКА в Молдове и Постоянному секретариату МГК ТРАСЕКА за содействие в организации совещания;
- выразили намерение продолжать региональный диалог и активное сотрудничество стран-участниц ТРАСЕКА в области упрощения процедур торговли и мультимодальных перевозок;
- сосредоточили обсуждение на вопросах пересечения границ и упрощения процедур торговли, железнодорожных и морских перевозок и взаимодействия в этих областях между странами ТРАСЕКА, а также между странами ТРАСЕКА, ЕС и третьими странами;
- предложили заинтересованным сторонам продолжить обмен мнениями и сотрудничество в разработке современных общих процедур пересечения границ, развитии мультимодальных связей с внутренними районами и морских магистралей ТРАСЕКА с точки зрения реализации, среди прочего, проекта «Silk Wind» и новых инициатив в области морских перевозок на Каспии.

Участники с интересом ознакомились с последними данными о ходе реализации текущих региональных проектов содействия торговле, поддерживаемых другими донорами, таких как:

- Проект Всемирного банка «Содействие Правительству Республики Молдова в разработке Стратегии развития транспорта и логистики»,

- Миссия ЕС по приграничной помощи Молдове и Украине,

- ОБСЕ «Оптимальная практика в области пересечения границ - Перспективы развития торговли и транспорта» (презентация Руководства ОБСЕ),

- Проект ЕЭК ООН «Поэтапное введение единого окна» в Украине и соответствующие шаги, предпринятые Одесским портом по созданию системы информационного обслуживания порта (PCS). Представители проекта «LOGMOS» подчеркнули необходимость передачи административного и оперативного управления системой абсолютно нейтральной стороне во избежание конфликта интересов между пользователями.

Особое внимание было уделено презентациям представителей Таможенной службы Молдовы, Государственного таможенного комитета Украины, Национального таможенного управления Румынии и Службы доходов Грузии. В рамках этих презентаций были представлены уже реализуемые планы и рассматриваемые проекты в странах Черноморского и Дунайского регионов, направленные на обеспечение предсказуемых,

надежных и эффективных таможенных и других процедур, связанных с пересечением границ, с учетом потребностей современной международной и транзитной торговли.

Участники приняли к сведению, что концепция «комплексного обслуживания» / «единого окна» является важнейшей предпосылкой обеспечения устойчивой бесперебойной транспортной цепочки вдоль коридора ТРАСЕКА.

Было также отмечено, что такой подход влечет за собой необходимость объединения всех процедур пересечения границы под эгидой одной ответственной государственной организации (т.е. таможни), уполномоченной действовать от имени всех других государственных органов. Это, в свою очередь, требует налаживания тесного сотрудничества между всеми вовлеченными в данных процесс органами на уровне государства.

В ходе второй сессии представители проекта «LOGMOS» проинформировали о прогрессе, достигнутом после предыдущего регионального семинара, состоявшегося в г. Актау в июле 2012 года. Основное внимание в настоящее время уделяется разработке мастер-плана «LOGMOS» для коридора ТРАСЕКА и, в этой связи, особая важность придается новым пилотным проектам, таким как «Silk Wind» и «Транзит через территорию Украины».

В отношении морских перевозок на Каспийском море участники:

- признали, что совершенствование существующих услуг и инфраструктуры несет в себе значительный потенциал экономических выгод для развития региона в целом;
- были проинформированы о соглашении, подписанном между Казахстаном и оператором морских терминалов DP World в целях развития их портов, и о новых услугах в области морских перевозок, планируемых Туркменистаном и Национальной морской судоходной компанией Казахстана «КазМорТрансФлот» в целях удовлетворения постоянно растущего спроса на местные и международные грузоперевозки;
- отметили, что надежность морских перевозок с точки зрения регулярности, частоты рейсов и свободного пространства зависит не только от наличия адекватного флота, но и от адаптированной инфраструктуры порта, развитых связей с внутренними районами и современных систем обмена информацией, а также усовершенствования процедур пересечения границ, содействующих быстрому прохождению судами, грузами и наземными транспортными средствами через порты.

Что касается проекта запуска маршрутного поезда комбинированных перевозок «Silk Wind», представленного делегацией Республики Казахстан, участники

- вновь заявили о своей приверженности общей концепции проекта;
- сообщили о состоянии ратификации / подписания проекта меморандума о взаимопонимании (МоВ) и выразили готовность подписать документ в ходе специализированного совещания министров транспорта четырех заинтересованных стран в Измире (Турция), которое состоится в конце ноября 2012 года;
- вновь подчеркнули синергетическую взаимосвязь между этим проектом и почти завершенным проектом железной дороги Баку-Тбилиси-Карс;

- активно обсудили вопросы внедрения единого транспортного документа на общепризнанном языке на основе либо унифицированной накладной ЦИМ / СМГС, либо эквивалентной ей специально разработанной региональной формы;
- приняли к сведению, что для достижения конечной цели создания нового сухопутного моста через весь Евразийский континент эта накладная должна соответствовать требованиям и условиям Единого административного документа (ЕАД), разработанного ЕС;
- отметили, что, возможно, единая накладная ЦИМ / СМГС еще не будет полностью разработана и доступна к моменту запуска поезда «Silk Wind», и что необходимо предусмотреть промежуточные решения;
- тем не менее, не смогли достичь консенсуса: представители Турции - единственной из стран-участниц проекта «Silk Wind», использующей исключительно накладные формы ЦИМ - озвучили сомнения национальной таможенной службы в отношении возможности осуществления временных мер, аналогичных тем, которые были успешно реализованы странами ЕС при эксплуатации контейнерных поездов со странами СНГ и далее через их территории с КНР (в частности, поезд Чонкин-Дуйсбург, осуществивший 35 рейсов в 2012 году);
- отметили необходимость создания транснациональных защищенных платформ для обмена информацией, позволяющих пользователям, а также государственным организациям (в первую очередь, таможенным службам) получать предварительные уведомления о прибытии грузов и передвижении транспортных средств (судов, контейнеров, вагонов, грузовиков и т.д.). Презентации Государственного таможенного комитета Азербайджана и стран Центральной Азии, которые играют важную роль в рамках проекта «Silk Wind», позволили проиллюстрировать рассматриваемые вопросы.
- пересмотрели некоторые технические аспекты проекта «Silk Wind», в частности:
  - необходимость прозрачных, согласованных и общепринятых железнодорожных тарифов,
  - роль и характеристики оператора(-ов) поезда, который, по общему мнению, должен быть нейтральной, независимой частно-коммерческой или (предпочтительно) государственной организацией,
  - вопрос о рентгеновском сканировании вагонов на пунктах пересечения границы.

В отношении организации следующих мероприятий, участники были проинформированы о предстоящем тренинге для молодых специалистов в области логистики и морских перевозок, которое состоится в Грузии в апреле 2013 года, а также - о планируемой учебной поездке в страны ЕС для ознакомления с передовым опытом в области концепций логистики и морских магистралей, применимых для стран ТРАСЕКА в контексте пилотных проектов и аспектов мастер-плана «LOGMOS».

Список участников

#	Организация	Контактная информация
Представители Европейской Комиссии		
1.	Г-жа Кармен Фалькенберг Руководитель сектора департамента региональных программ – соседства ЕС – Восток	**DG DEVCO**
2.	Г-на Стефаан Бил Руководитель программы (Транспорт)	**DG DEVCO**
ПС МПК ТРАСЕКА		
3.	Г-н Эдуард Бирюков Генеральный Секретарь	**Permanent Secretariat of the IGC TRACECA** 8/2, General Aliyarbekov Str., AZ-1005 Baku, Azerbaijan Tel.: +994 12 598 27 18, 498 92 34, 498 72 47 Fax: +994 12 498 64 26 Email: eduard.biriucov(@ps.traceca-org.org
4.	Г-н Анар Исмаил Эксперт по наземному транспорту	**Permanent Secretariat of the IGC TRACECA** 8/2 General Aliyarbekov str., AZ-1005, Baku, Azerbaijan Tel: +994 12 598 27 18 Fax: +994 12 498 64 26 Email: anar.ismail@ps.traceca-org.org
5.	Г-жа Юлиана Стасюк Руководитель группы экспертов	**Permanent Secretariat of the IGC TRACECA** 8/2, General Aliyarbekov Str., AZ-1005 Baku, Azerbaijan Tel: +994 12 598 27 18, 498 92 34, 498 72 47 Fax: +994 12 498 64 26 Email: iuliana.stasiuc@ps.traceca-org.org
6.	Г-жа Самира Рафизаде Эксперт по связям с общественностью	**Permanent Secretariat of the IGC TRACECA** 8/2 General Aliyarbekov Str., AZ-1005, Baku, Azerbaijan Tel: +994 12 598 27 18, 498 92 34, 498 72 47 Fax: +994 12 498 64 26 Email: s.rafizadeh@ps.traceca-org.org
7.	Г-н Хикмат Алиев	**Permanent Secretariat of the IGC TRACECA** 8/2, General Aliyarbekov Str., AZ-1005 Baku, Azerbaijan Tel: +994 12 598 27 18, 498 92 34, 498 72 47 Fax: +994 12 498 64 26
8.	Г-жа Ирина Ланцова	**Permanent Secretariat of the IGC TRACECA** 8/2, General Aliyarbekov Str., AZ-1005 Baku, Azerbaijan Tel: +994 12 598 27 18, 498 92 34, 498 72 47 Fax: +994 12 498 64 26 Email: i.lantova@ps.traceca-org.org

#	Организация	Контактная информация
Бенефициары:		
Армения		
9.	Г-н Артур Ховсепян Руководитель Отдела международных отношений	**State Revenue Committee of the Government of the Republic of Armenia** 3 Khorenatsi str, 0015, Yerevan, Armenia Tel/Fax: +3741053 61 22 Email: interdivision@customs.am
Азербайджан		
10.	Г-н Акиф Мустафаев Национальный секретарь МПК ТКАСЕКА в Азербайджане	**National Secretary of IGC TRACECA in Azerbaijan** 8/2 General Aliyarbekov Str., AZ-1005, Baku, Azerbaijan Tel.: + 994 50 493 37 78 Fax: + 994 12 493 37 76; 498 64 26 Email: akif.m@ps.traceca-org.org
11.	Г-н Азер Алиев Главный советник отдела транспортной политики и экономики	**Ministry of Transport of Azerbaijan Republic** Tbilisi Ave 1054 AZ 1122 Baku, Azerbaijan Tel.: +99412 433-99-41 Fax: +99412 433-99-42 http://www.mintrans.az/
12.	Г-н Вагид Алиев Первый заместитель генерального директора Бакинского Международного Морского Торгового Порта	**Baku International Trade Sea Port** Tel.: +994 50 225 52 51 Email: aliyev@bakuseaport.az
13.	Г-н Джавад Баширов Зам.начальника Службы эксплуатации Государственного Каспийского Морского Пароходства	**CASPAR** Tel: +99 412 598 49 70 Email: j.bashirov@caspar.az
14.	Г-н Эльмар Гулиев Зав.отделением Департамента грузовых перевозок	**CJSC "Azerbaijan Railways"**
15.	Г-н Санан Мухтаров Начальник юридического отдела Государственного Таможенного Комитета	**State Customs Committee**
Болгария		
16.	Г-н Димитар Савов Национальный секретарь МПК ТРАСЕКА	**National Secretary of IGC TRACECA in Bulgaria** 9, Djakon Ignatii Str., Ministry of Transport, Information Technologies and Communications 1000 Sofia, Bulgaria Tel.: +359 2 9409 425 Fax: +359 2 9409 836 Email: dsavov@mtitc.government.bg
Грузия		
17.	Г-жа Кетеван Такаишвили Начальник отдела развития транспортного коридора	**The Ministry of Economy and Sustainable Development of Georgia** 12, Chanturia Str., 0108 Tbilisi, Georgia

#	Организация	Контактная информация
		Tel.:+995 32 299-10-43 Email: ktakaishvili@economy.ge
18.	Г-жа Мака Кхведелидзе Заместетитель руководителя департамента международных отношений (Налоговая и таможенная администрация Грузии)	**Revenue Service of Georgia** 16 Gorgasali Str., 0114 Tbilisi, Georgia Tel.: + 995 322 261366 Email: m.khvedelidze@rs.ge
19.	Г-н Гела Каличава Руководитель коммерческого департамента	**Ltd Georgian Railway** Email: gkalichava@railway.ge
Казахстан		
20.	Г-жа Асель Сейтбекова Помощник Министра транспорта и коммуникаций	**Ministry of Transport and Communications of Kazakhstan** Tel.: + 7 7172 55 77 58 Email:asselurken@gmail.com
21.	Г-жа Назгуль Тулегенова Эксперт Управления международных организаций Департамента международного сотрудничества	**Ministry of Transport and Communications of Kazakhstan**
22.	Г-н Александр Курбат Начальник отдела организации таможенного транзита Комитета таможенного контроля контроля Министерства финансов Республики Казахстан	**Ministry of Finance, Customs Control Committee**
23.	Г-н Рустем Жуматаев Исполнительный директор АО "Национальная компания «Казакстан темір жолы» АО «Казтранссервис»	**JSC "NC "KTZ"** **JSC "KazTransService"** Email: zhumatayev_r@mail.ru
24.	Г-н Рустан Дженалинов Президент, АО «Национальный центр развития транспортной логистики»	**JSC "National Centre of Transport Logistics Development"** 10 D. Konaev Str., F16, room 611 010000, Astana City Tel/fax: +7 7172 2 611 736 Email: rustanj@mail.ru www.kazlogistics.kz
25.	Г-жа Алтынай Уалиева Директор представительства Член Правления	**JSC NMSC "Kazmortransflot"** Email: A.Ualiyeva@kmtf.kz
Кыргызстан		
26.	Г-н Адылбек Акматов Национальный секретарь МПК ТРАСЕКА в Республике Кыргызстан	**Ministry of Transport and Communications of the Kyrgyz Republic** 42, Isanova Str., Bishkek 720017 Kyrgyz Republic Tel.: +996 312 314266 Fax: +996 312 312811

#	Организация	Контактная информация
		Email: aakmatov@mtk.gov.kg www.mtk.gov.kg
27.	Г-н Эркинбек Асакеев Заместитель начальника управления – начальник отдела	**State Customs Committee of the Kyrgyz Republic** 4-a, Baitik Baatyr Str., Bishkek 720020 Kyrgyz Republic Tel.: +996 312 511 360 Fax: +996 312 512 242 Email: easakeev@customs.gov.kg
Молдова		
28.	Г-н Валериу Лазэр Заместитель Премьер-министра, Министр экономики, Председатель Национальной Комиссии ТРАСЕКА Республики Молдова	**Government of the Republic of Moldova**
29.	Г-н Анатолии Шалару Министр транспорта и дорожной инфраструктуры	**Ministry of Transport and Road Infrastructure of the Republic of Moldova** 162, Stefan cel Mare si Sfint avenue MD-2001, Chisinau, Republic of Moldova
30.	Г-н Андрей Кукулеску Национальнй секретарь МПК ТРАСЕКА в Молдове	**Ministry of Transport and Road Infrastructure of the Republic of Moldova** 162, Stefan cel Mare si Sfint avenue MD-2001, Chisinau, Republic of Moldova Tel./Fax: +373 22 820725 E-mail: andrei.cuculescu@mtid.gov.md
31.	Г-жа Марчелина Морару Начальника Управления международных отношении и Европейской Интеграции	**Ministry of Transport and Road Infrastructure of the Republic of Moldova** Department for International Relations and European Integration MD-2004, Chisinau, bd. Stefan cel Mare si Sfant, 162 Tel/fax: +373 22 820710
32.	Г-жа Елена Качковский Зам. Начальника Управления международных отношении и Европейской Интеграции	**Ministry of Transport and Road Infrastructure of the Republic of Moldova** Department for International Relations and European Integration MD-2004, Chisinau, bd. Stefan cel Mare si Sfant, 162 Tel/fax: +373 22 820710 Email: elena.cacicovschii@mtid.gov.md www.mtid.gov.md
33.	Г-н Игорь Захария Начальник водного транспорта	**Ministry of Transport and Road Infrastructure of the Republic of Moldova** Tel.: +373 22 820714 Email: admin.nav.moldova@gmail.com
34.	Г-н Петру Мититюк Зам. начальника Управления наземного транспорта	**Ministry of Transport and Road Infrastructure of the Republic of Moldova**
35.	Г-н Александр Мунтяну Начальник отдела транзитные управления, Отдел таможенного назначения, подполковник Таможенной Службы	**Customs Service of the Republic of Moldova**

#	Организация	Контактная информация
36.	Г-н Октавиан Маимаш Старший инспектор отдела транзитные управления, Отдел таможенного назначения	**Customs Service of the Republic of Moldova** Tel/fax: +373 22 574119 Email: oktavian.maimas@customs.gov.md
37.	Г-жа Ала Айдов	**Giurgiulesti International Free Port** Giurgiulesti, Cahul raion MD-5318 Republic of Moldova
38.	Г-н Борис Мунтян Заместитель директора Международного аэропорта «Маркулешты»	**International Airport "Marculesti"** 100/A Vasile Alecsandri Str., MD-2005 Chisinau, Republic of Moldova Tel./Fax: +373 22 23 42 99 Email: aim.mail@airportmarculesti.com
Румыния		
39.	Г-жа Мария Магдалена Григоре Национальный секретарь МПК ТРАСЕКА в Румынии	**Ministry of Transport and Infrastructure of Romania** 38 Dinicu Golescu Bvd., sector 1, 010873 Bucharest Tel/fax: +40 21 319 61 63 Email: maria.grigore@mt.ro traceca@mt.ro
40.	Г-н Драгош Попеску Старший советник по транзитным перевозкам таможенного управления	**Romanian National Customs Authority** Tel.: +4021 3138670 Email: dragos.popescu@customs.ro
41.	Г-н Димитру Анкидин Руководитель Молдавского филиала Национальной железнодорожной компании «ЧФР Марфа»	**"CFR Marfa" S.A.** Email: Dumitru.Anchidin@cfrmarfa.com
Таджикистан		
42.	Г-н Солих Муминов Национальный секретарь МПК ТРАСЕКА в Республике Таджикистан	**TRACECA National Secretariat** 80, Rudaki Str., Dushanbe, Republic of Tajikistan Tel.: +992 372 21 09 70 Email: straceca@mail.ru
43.	Г-н Абдухаким Тохиров Главный специалист отдела транспорта и коммуникаций Исполнительного Аппарата Президента Таджикистана	**Executive Office of the President** Email: Abduhakim77@mail.ru
44.	Г-н Файзали Фозилов Начальник регионального таможенного управления по Хатлонской области	**Customs Service under the Government of the Republic of Tajikistan** Email: Faizali-f@mail.ru
Турция		
45.	Г-н Иззет Исык Заместитель Национального секретаря МПК ТРАСЕКА в Турции	**Ministry of Transport and Communication** Hakkı Turayliç Caddesi No:5 Pk: 06338 Emek / Ankara - TÜRKİYE Tel.: + 90 312 203 12 15 Email: iisik@ubak.gov.tr
46.	Г-жа Сечиль Озяник Эксперт национального секретариата МПК ТРАСЕКА в Турции	**Ministry of Transport and Communication** **TRACECA National Secretariat** Hakkı Turayliç Caddesi No:5 Pk: 06338

#	Организация	Контактная информация
		Emek / Ankara - TÜRKİYE Tel.: + 90 312 203 11 45 Fax: + 90 312 203 11 52 Email: sozyanik@ubak.gov.tr
47.	Г-н Ердем Кан Карабулут Эксперт	**Ministry of Trade and Customs** T.C. Gümrük ve Ticaret Bakanlığı Hükümet Meydanı 06100 Ulus/ANKARA Email: erdemc@gumruk.gov.tr
48.	Г-н Челик Месут	**TCDD**
Туркменистан		
49.	Г-н Якуб Валиев Начальник департамента внешнеэкономических связей	**State Service of Maritime and River Transportation of Turkmenistan** Tel.: +993 243 24639 Email: yakubvaliyev@gmail.com
50.	Г-н Довлетмамед Сейитмамедов Заместитель начальника	**Turkemnbashi International Sea Port** 8 "A" Shagadam Str., Turkmenbashi, 745000, Turkmenistan Tel.: +993 243 2 65 87
Украина		
51.	Г-н Константин Савченко Заместитель Директора Департамента политики развития инфраструктуры транспорта и туризма	**Ministry of Infrastructure of Ukraine** 14, Peremogi Ave., 01135, Kiev, Ukraine Email: savchenko@mtu.gov.ua
52.	Г-ж Ольга Санина Заместитель начальника Управления тарифов, начальник отдела мониторинга грузовых перевозок Государственной администрации железнодорожного транспорта Украины	**Ukrainian Railways** 5 Tverska Str., Kyiv, 03680, Ukraine Tel.: +38 044 465 12 66 Fax: +38 044 465 12 69 Email: sanina@uz.gov.ua
53.	Г-н Владимир Кирилов Начальник отдела организации таможенного контроля Южной таможни	**State Customs Service of Ukraine (SCSU)** Tel.: +38 048 7342832
Узбекистан		
54.	Г-н Олимжон Буранов Национальный секретарь МПК ТРАСЕКА в Республике Узбекистан	**TRACECA National Secretariat** Mustakillik Ave., room 501, 68-A Tashkent, Republic of Uzbekistan Tel.: +998 97 727 57 27 Email: olimjon_buranov@mail.ru
55.	Г-н Ровшанхон Акрамов Инспектор Государственного таможенного комитета	**State Customs Committee**
56.	Г-н Ровшан Мамуров Заместителя генерального директора	**"Association for Development of Business Logistics" LLC** 7, Sh. Abzalova Str., 100055, TASHKENT, UZBEKISTAN Tel.: + 998 71 249 59 21 + 998 71 228 91 85 Tel./Fax: + 998 71 228 91 20 Email: logistika@adbl.uz

#	Организация	Контактная информация
Заинтересованые стороны проекта ЕС ТРАСЕКА «Логистические процессы и морские магистрали II»		
57.	Г-н Андрей Виденов Эксперт по пост-таможенному контролю и аудиту Отдел институционального развития	**European Union Border Assistance Mission to Moldova and Ukraine** 13 Uyutnaya Str., Odessa, 65012, Ukraine Tel.: +38 0482 36 54 57 Email: andrey.videnov@eubam.org www.eubam.org
58.	Г-жа Ирина Пахом EUBAM, Кишиневский офис	**European Union Border Assistance Missionto Moldova and Ukraine**
59.	Г-н Марио Апостолов Региональный советник, Отдел торговли, ЕЭК ООН	**UNECE** Palais des Nations, Room 431 CH-1211 Geneva 10, Switzerland Tel.: +41 22 9171134 Fax: +41 22 9170037 Email: mario.apostolov@unece.org
60.	Г-н Габриель Леонте Начальник отдела Экономического и экологического форума, Бюро Координатора экономической и экологической деятельности	**OSCE** Tel.: + 43 1 514 36 6776 Fax: + 43 1 514 36 62 51 Email: gabriel.leonte@osce.org
61.	Г-н Руслан Уразалин Специалист по экономическим вопросам	**OSCE** Email: Ruslan.Urazalin@osce.org
62.	Г-н Томас Херц Руководитель группы экспертов, Kocks Consult	**WB Project** **Support to the Government of the Republic of Moldova for the Preparation of a Transport and Logistics Strategy** KOCKS CONSULT GMBH Consulting Engineers/Beratende Ingenieure Stegemannstr. 32-38 D-56068 Koblenz
63.	Г-н Василий Зубков Советник Президента АО "ПЛАСКЕ"	**Plaske JSC** P.O.Box 299, 65001, Odessa, UKRAINE Tel.: +38 048 7 385 385 Fax: +38 048 7 385 375 Email: cargo@plaske.ua
Проект ЕС ТРАСЕКА IDEA – «Транспортная интероперабельность и диалог между ЕС, Кавказом и Азией»		
64.	Г-жа Сильвия Маффии к.э.н. Руководитель группы экспертов	**Baku Project Office** TRACECA Permanent Secretariat building in 8/2 T. Aliyarbekov Street, Baku, AZ1005 - AZERBAIJAN Tel.: +994 12 5982718 Fax: +994 12 4986426 Email: maffii@trt.it
65.	Г-н Детлеф Пульзак Финансовый Эксперт и Эксперт по Партнерству Государственного и Частного Секторов / Координатор по региону Средней Азии	**Baku Project Office** TRACECA Permanent Secretariat building in 8/2 T. Aliyarbekov Street, Baku, AZ1005 - AZERBAIJAN Tel.: +994 12 5982718

#	Организация	Контактная информация
		Fax: +994 12 4986426 Email: detlef.pulsack@dornier-consulting.com
66.	Д-р Ашраф Хамед Эксперт Проекта по Транспортному Развитию / Координатор по региону Болгарии / Румынии/ Молдовы/ Украины	TRACECA Permanent Secretariat building in 8/2 T. Aliyarbekov Street, Baku, AZ1005 - AZERBAIJAN Tel.: +994 12 5982718 Fax: +994 12 4986426 Email: ashraf.hamed@dornier-consulting.com
Принимающая сторона проект ЕС ТРАСЕКА «Логистические процессы и морские магистрали II»		
67.	Г-н Андреас Шен Руководитель группы экспертов	01034, 8, Lysenko Str., of. 39, Kiev, Ukraine Tel/Fax: +380 44 234 03 88, +380 44 288 08 92 Mob.: +380 95 877 41 70 Email:andreas.schoen@dornier-consulting.com
68.	Г-н Мишел Герио Ключевой эксперт II	Tel.: + 7 903 788 03 56 Email: gueriot.michel@mail.ru
69.	Г-жа Юлия Усатова Ключевой эксперт III	01034, 8, Lysenko Str., of. 39, Kiev, Ukraine Tel/Fax: +380 44 234 03 88, +380 44 288 08 92 Mob.: +49 151/526 30 272 Email: yuliya.usatova@dornier-consulting.com
70.	Г-жа Мари-Гель Шабо Старший эксперт проекта	**Egis International** Tel.: + 33 1 30 12 48 34 Email: marie-gaelle.chabot@egis.fr
71.	Г-жа Елена Невмержицкая Региональный координатор	01034, 8, Lysenko Str., of. 39, Kiev, Ukraine Tel/Fax: +380 44 234 03 88, +380 44 288 08 92 Mob.: +380 50 383 77 07 Email: olviya@inbox.ru
72.	Г-жа Ботагоз Ваисова Эксперт проекта	Tel.: +7 7172 240080 / 242646 Mob.: +7 701 888 42 01 Email: vaisbota@gmail.com
73.	Г-н Оливье Удэн Аналитик по институциональным вопросам	01034, 8, Lysenko Str., of. 39, Kiev, Ukraine Tel/Fax: +380 44 234 03 88, +380 44 288 08 92 Email: olivier.oudin@egis.fr
74.	Г-жа Инна Покидько Ассистент проекта	01034, 8, Lysenko Str., of. 39, Kiev, Ukraine Tel/Fax: +380 44 234 03 88, +380 44 288 08 92 Mob.: +38 093 53 18 988 Email: Inna.pokydko@dornier-consulting.com
Переводчики и административно-технический персонал		
75.	Г-жа Арина Савкова Переводчик	
76.	Г-жа Татьяна Якименко Переводчик	Email: tanya.yakimenko@rambler.ru
СМИ		
77.	Г-н Виталий Кондратчи Консультант по связям с общественностью Канцелярия Вице-Премьер-Министра, Министра экономики	
78.	Г-н Сергей Моисеев	http://www.logos.press.md/

ЛОГИСТИЧЕСКИЕ ПРОЦЕССЫ И МОРСКИЕ МАГИСТРАЛИ II

РЕГИОНАЛЬНЫЙ ТРЕНИНГ

Г.ТБИЛИСИ, ГРУЗИЯ

9-12 АПРЕЛЯ 2013 Г.

ПОВЕСТКА ДНЯ

09.04.2013 **ВТОРНИК**	
Прибытие в гостиницу «Holiday Inn» В случае, если иное не обсуждалась с командой проекта	
Holiday Inn TBILISI	1, площадь 26 мая, Тбилиси 0171, Грузия t: +995 32 230 00 99 www.hi-tbilisi.com
Свободное время	

10.04.2013 **СРЕДА**	
08:30	Место сбора: **Вестибюль гостиницы «Holiday Inn»** Отправление (пешком) к месту проведения тренинга (административный корпус Грузинского Технического Университета)
09:00-09:30	**Место проведения: Грузинский технический университет** Административное здание 0175 Грузия, г. Тбилиси, ул. Костава 77 www.gtu.ge
	3й этаж Регистрация участников на тренинг по ■ Модулю А (Логистика) и ■ Модулю В (Морской транспорт) Получение раздаточных материалов
09:30-10:30	**Грузинский технический университет** Открытие мероприятия Место проведения: конференц-зал
	Приветствие от имени Делегации Европейского Союза в Грузии
	Приветствие от имени Министерства экономики и устойчивого развития Грузии

	Приветствие от имени Грузинского технического университета	
	Приветствие от имени ПС МПК ТРАСЕКА	
Проект финансируется Европейским Союзом	Приветствие от имени проекта «LOGMOS» Презентация концепции тренинга Представление преподавателей	
10:30-11:00	**Перерыв**	
11:00-12:30	**■ Тренинг по модулю А (Логистика)**	**■ Тренинг по модулю В (Морской транспорт)**
	■ Место проведения: конференц-зал	**■ Место проведения: зал заседаний Ученого совета**
	Преподаватель / модератор: **Проф. Герберт Зонтаг, к.т.н.** **Университет прикладных наук Вильдау, Германия**	**Преподаватели / модераторы:** **Технологический университет, Гамбург, Германия** **Йохан Бергманн, Институт морской логистики** **Себастьян Брокхаус, Институт логистики и бизнес-управления**
	■ Интерактивная лекция и семинар №1 Модуль А (1 ч 30 мин)	**■ Интерактивная лекция и семинар №1 Модуль В (1 ч 30 мин)**
	• Основы транспортной логистики и игроки • Транспортные цепи, участники перевозки, перевалка груза Дискуссия в группе, решение задач	• Логистика морских перевозок и организация морского судоходства • Организация политики в области морских перевозок на государственном и международном уровнях • Роль государства и влияние на работу судоходных линий Дискуссия в группе, решение задач
12:30-14:30	**Обеденный перерыв** Ресторан «Самикитно – грузинская кухня», ул. Костава 77	

14:30-16:00	**■ Интерактивная лекция и семинар №2 Модуль А (1 ч 30 мин)** • Системы грузовых транспортных перевозок – виды транспорта • Бизнес-модели и основы международной торговли для транспорта Дискуссия в группе, решение задач	**■ Интерактивная лекция и семинар №2 Модуль В (1 ч 30 мин)** • Международная морская торговля, структура международной морской торговли, флот, основные хабы • Тенденции, контейнеризация грузов Дискуссия в группе, решение задач
16:00-16:30	**Перерыв**	
16:30-17:00 **Проект финансируется Европейским Союзом**	• Подведение итогов дня • Информация о втором дне тренинга	• Подведение итогов дня • Информация о втором дне тренинга
18:30	Приветственный ужин от имени проекта «LOGMOS»	

11.04.2013

ЧЕТВЕРГ

09:00-10:30	**■ Тренинг по модулю А (Логистика)**	**■ Тренинг по модулю В (Морской транспорт)**
	■ Место проведения: конференц-зал	**■ Место проведения: зал заседаний Ученого совета**
	Преподаватель / модератор: **Проф. Герберт Зонтаг, к.т.н.** **Университет прикладных наук Вильдау, Германия**	**Преподаватели / модераторы:** **Технологический университет, Гамбург, Германия** **Йохан Бергманн, Институт морской логистики** **Себастьян Брокхаус, Институт логистики и бизнес-управления**
	■ Интерактивная лекция и семинар №3.1 Модуль А (1 ч 30 мин)	**■ Интерактивная лекция и семинар №3.1 Модуль В (1 ч 30 мин)**
	• Оптимизация транспортной логистики Дискуссия в группе, решение задач	• Деловая игра (часть IA)
10:30-11:00	**Перерыв**	
11:00-12:30	**■ Интерактивная лекция и семинар №3.2 Модуль А (1 ч 30 мин)**	**■ Интерактивная лекция и семинар №3.2 Модуль В (1 ч 30 мин)**
	• Складирование и системы обработки грузов Дискуссия в группе, решение задач	• Деловая игра (часть IB) Дискуссия в группе, решение задач
12:30-14:00	**Обеденный перерыв** Ресторан «Самикитно – грузинская кухня», ул. Костава 77	
14:00-15:30	**■ Интерактивная лекция и семинар №4.1 Модуль А (1 ч 30 мин)**	**■ Интерактивная лекция и семинар №4.1 Модуль В (1 ч 30 мин)**
	• Аспекты «зеленой логистики» Дискуссия в группе, решение задач	• Деловая игра (часть IB) Дискуссия в группе, решение задач

15:30-16:00	**Перерыв**	
16:00-17:30	**■ Интерактивная лекция и семинар №4.2 Модуль А (1 ч 30 мин)** • Введение в аспекты «зеленой логистики» (продолжение) Дискуссия в группе, решение задач	**■ Интерактивная лекция и семинар №4.2 Модуль В (1 ч 30 мин)** • Устойчивое развитие цепи поставок Дискуссия в группе, решение задач
16:30-17:00 **Проект финансируется Европейским Союзом**	• Подведение итогов дня • Информация о третьем дне тренинга	• Подведение итогов дня • Информация о третьем дне тренинга
17:00	**Свободное время**	

12.04.2013

ПЯТНИЦА

09:00-17:00	■ **Модуль С: Практические решения и прикладные концепции для стран ТРАСЕКА в области транспорта и логистики**
09:00-09:15	Вводное слово – проект «LOGMOS»
09:15-13:00	■ **Интерактивный семинар 5.1: Примеры из практики ТРАСЕКА – опыт международных транспортно-логистических компаний**
09:15-09:45	Пример из практики работы APM: Развитие порта Поти с точки зрения стратегических инвесторов в пост-кризисный период Андрей Кузьменко, Менеджер по реализации проектов APM Terminals Поти, Грузия
09:45-10:15	Дискуссия
10:15-10:45	**Перерыв**
10:45-11:15	Пример из практики работы DHL: Индустриальные проекты DGF Зураб Сапанадзе, Менеджер по развитию и реализации проектов DHL в Грузии
11:15-11:45	Дискуссия
11:45-12:15	Пример из практики работы MSC: Грузия – транзитный коридор для стран Кавказа и Центральной Азии Барыш Дилек, Управляющий директор MSC в Грузии
12:15-12:45	Дискуссия
12:45-13:00	Подведение итогов
13:00-14:00	**Обеденный перерыв** Ресторан «Самикитно – грузинская кухня», ул. Костава 77
14:00-18:00	■ **Интерактивный семинар 5.2:** **ГЧП в транспортных проектах: полученный опыт и перспективы для коридора ТРАСЕКА**
14:00-14:30	ГЧП в транспортной отрасли в странах ТРАСЕКА – примеры из практики Детлеф Пульзак, Эксперт в области финансирования / ГЧП, Проект ТРАСЕКА «LOGMOS»
14:30-14:45	Дискуссия

14:45-15:15	ГЧП в портах, модель порта-владельца для развития логистического бизнеса / часть I Франсуа-Марк Турпан, Эксперт по портам и морским перевозкам, проект ТРАСЕКА «LOGMOS»
15:15-15:45	**Перерыв**
15:45-16:30	ГЧП в портах, модель порта-владельца для развития логистического бизнеса / часть II Франсуа-Марк Турпан, Эксперт по портам и морским перевозкам, проект ТРАСЕКА «LOGMOS»
16:30-17:00	Дискуссия
17:00-17:30	Подготовка анализа затрат и выгод для контейнерного блок-поезда Поти-Тбилиси Джон Стэндингфорд, Специалист по транспортной экономике, проект ТРАСЕКА «LOGMOS»
17:30-18:00	Дискуссия Подведение итогов тренинга, вручение сертификатов

Отправление участников 12.04 и 13.04 в соответствии с расписанием рейсов

.

Список участников

#	Организация	Контактная информация
Представительство Европейского Союза в Грузии		
1.	Г-н Стефан Сторк Заместитель руководителя Управления программ помощи	
2.	Г-жа Франческа Маццукко Менеджер проектов – Атташе	
ПС МПК ТРАСЕКА		
3.	Г-н Анар Исмаил Эксперт по наземному транспорту	**Permanent Secretariat of the IGC TRACECA** 8/2 General Aliyarbekov Str., AZ-1005, Baku, Azerbaijan Tel.: +994 12 598 27 18 Email: anar.ismail@ps.traceca-org.org
4.	Г-н Назим Мамедов Эксперт по морскому транспорту	**Permanent Secretariat of the IGC TRACECA** 8/2 General Aliyarbekov Str., AZ-1005, Baku, Azerbaijan Tel.: +994 12 598 27 18 Email: nazim.mamedov@ps.traceca-org.org
Бенефициары:		
Азербайджан		
5.	Г-н Субхан Абилов Советник отдела координации и лицензирования в транспортном секторе	**Ministry of Transport of Azerbaijan Republic** Tbilisi Ave. 1054 AZ 1122 Baku, Azerbaijan Tel.: +994 12 4300953 Email: s.abilov@mintrans.az
6.	Г-н Али Ализаде Зам. начальника отделения организации и управления движением	**"Azerbaijan Railways" CJSC** Tel.: +994 12 4994432 Email: qaracanax@rambler.ru
7.	Г-н Парвиз Ализаде Инженер коммерческой службы	**Baku International Trade Sea Port** Tel.: +994 12 4935666 Email: alizade_parviz@mail.ru
8.	Г-н Надыр Валиев Заместитель начальника коммерческого отдела	**CASPAR** Tel.: +994 50 2119001 Email: v.nadir@hotmail.com
Армения		
9.	Г-н Микаэль Мугхдусян Ведущий специалист департамента макроэкономики	**Ministry of Finance of the Republic of Armenia** Tel.: +374 10 595 333 Mob.: +374 99 432111 Email: mikayel.mughdusyan@minfin.am
10.	Г-жа Зара Агасафьянц Начальник Центра транспортных услуг	**"South Caucasus Railway" CJSC** Tel.: +374 10 573674 Mob.: +374 99 400 219 Email: a_za@arway.am, a_z@live.ru

#	Организация	Контактная информация
11.	Г-жа Ани Исаханян Ведущий менеджер по логистике Центра транспортных услуг	**"South Caucasus Railway" CJSC** Tel.: +374 10 454766 Mob.: +374 77 705 041 Email: ani.isakhanyan@mail.ru
12.	Г-жа Гаяне Манукян Экспедитор	**"Sati" CJSC** Mesrop Mashtots avenue 21, Yerevan 0010, Armenia Tel.: +374 10 531022 Mob.: +374 77 199 900 Email: Gayanehmanukyan11@gmail.com
13.	Г-жа Эгине Арменян Менеджер отдела по обслуживанию клиентов	**UNITRANS ltd.** **INTERNATIONAL FREIGHT FORWARDERS** 22 Hanrapetutyan Str., section # 4 Yerevan, Armenia Tel.: +374 10 520268 Mob.: +374 55 549 815 Email: heghine@unitrans.am
Грузия		
14.	Проф. Давид Тавкхелидзе Проректор	**Georgian Technical University** 77, Kostava Str., 0175, Tbilisi, Georgia www.gtu.ge
15.	Проф., д.т.н. Отар Гелашвили Декан факультета транспорта и машиностроения	**Georgian Technical University** 77, Kostava Str., 0175, Tbilisi, Georgia Tel.: +995 322 364035 Email: gelashviliotari@mail.ru www.gtu.ge
16.	Проф. Левани Боквадзе Кафедра транспорта	**Georgian Technical University** 77, Kostava Str., 0175, Tbilisi, Georgia Email: l.bocvadze@gtu.ge www.gtu.ge
17.	Г-жа Натия Бутхузи Доцент кафедры логистики	**Georgian Technical University** 77, Kostava Str., 0175, Tbilisi, Georgia Email: natiaksi@mail.ru www.gtu.ge
18.	Проф. Реваз Тедорадзе Кафедра транспорта	**Georgian Technical University** 77, Kostava Str., 0175, Tbilisi, Georgia Email: nl_automobile@yahoo.de www.gtu.ge
19.	Г-н Емзар Гегешидзе Доцент кафедры морского транспорта	**Georgian Technical University** 77, Kostava Str., 0175, Tbilisi, Georgia Email: gembani@mail.ru www.gtu.ge
20.	Г-н Петре Кенкадзе Доцент кафедры железнодорожного транспорта	**Georgian Technical University** 77, Kostava Str., 0175, Tbilisi, Georgia Email: pkenkadze@gmail.com www.gtu.ge
21.	Г-н Заза Месхидзе Доцент кафедры железнодорожного транспорта	**Georgian Technical University** 77, Kostava Str., 0175, Tbilisi, Georgia Email: zazameskhidze@yahoo.com www.gtu.ge

#	Организация	Контактная информация
22.	Г-н Иракли Чхетия Доцент кафедры морского транспорта	**Georgian Technical University** 77, Kostava Str., 0175, Tbilisi, Georgia Email: logistic1982@yandex.ru www.gtu.ge
23.	Г-жа Инга Прангишвили Доцент кафедры транспорта	**Georgian Technical University** 77, Kostava Str., 0175, Tbilisi, Georgia Email: Ingaprangishvili@mail.ru www.gtu.ge
24.	Г-н Гиоргий Арчвадзе Кафедра морского транспорта	**Georgian Technical University** 77, Kostava Str., 0175, Tbilisi, Georgia www.gtu.ge
25.	Г-жа Натия Микеладзе Национальный секретарь МПК ТРАСЕКА в Грузии	**The Ministry of Economy and Sustainable Development of Georgia** 12, Chanturia Str., 0108 Tbilisi, Georgia Tel.: +995 322 991199 Email: n.mikeladze@economy.ge
26.	Г-жа Кетеван Салуквадзе Начальник департамента транспортной политики	**The Ministry of Economy and Sustainable Development of Georgia** 12, Chanturia Str., 0108 Tbilisi, Georgia Tel.: +995 322 991043 Email: ksalukvadze@economy.ge
27.	Г-жа Кетеван Такаишвили Начальник отдела развития транспортных коридоров	**The Ministry of Economy and Sustainable Development of Georgia** 12, Chanturia Str., 0108 Tbilisi, Georgia Tel.: +995 32 2991043 Email: ktakaishvili@economy.ge
28.	Г-н Николоз Арчвадзе Главный специалист отдела развития транспортных коридоров	**The Ministry of Economy and Sustainable Development of Georgia** 12, Chanturia Str., 0108 Tbilisi, Georgia Tel.: 995 322 991043 Email: koko_archvadze@hotmail.com
29.	Г-н Гуга Урушадзе Главный специалист отдела развития транспортных коридоров	**The Ministry of Economy and Sustainable Development of Georgia** 12, Chanturia Str., 0108 Tbilisi, Georgia Tel.: 995 322 991043 Email: gurushadze@economy.ge
30.	Г-н Григол Сванидзе Главный специалист департамента транспортной политики	**The Ministry of Economy and Sustainable Development of Georgia** 12, Chanturia Str., 0108 Tbilisi, Georgia Tel.: +995 322 991043 Email: gsvanidze@economy.ge
31.	Г-н Давид Джавахадзе Начальник отдела морского транспорта	**The Ministry of Economy and Sustainable Development of Georgia** 12, Chanturia Str., 0108 Tbilisi, Georgia Tel.: +995 322 651352

#	Организация	Контактная информация
		Email: djavakhadze@ecomony.ge
32.	Г-жа Нино Пацация Главный специалист отдела морского транспорта	**The Ministry of Economy and Sustainable Development of Georgia** 12, Chanturia Str., 0108 Tbilisi, Georgia Tel.: +995 322 991095 Email: ninopatsatsia@ ecomony.ge
33.	Г-н Вахтанг Микелаишвили Первый заместитель директора	**The Ministry of Economy and Sustainable Development of Georgia** **LEPL "Maritime Transport Agency"** Tel.: +995 322 3261170 Email: V.Mikelaishvili@mta.gov.ge
34.	Г-жа Теа Чаквадзе Начальник аналитической службы	**The Ministry of Economy and Sustainable Development of Georgia** **LEPL "Maritime Transport Agency"** Tel.: +995 422 274925 / 26 (Ext. 24) Email: t.chakhvadze@mta.gov.ge
35.	Г-н Димитри Балахадзе Главный специалист отдела грузовых перевозок	**The Ministry of Economy and Sustainable Development of Georgia** **LEPL "Land Transport Agency"** Tel.: +995 322 962993 Email: dbalakhadze@lta.gov.ge
36.	Г-н Гела Каличава Руководитель коммерческого департамента	**Georgian Railway Ltd** Email: gkalichava@railway.ge
37.	Проф. Роман Мамуладзе Декан факультета бизнеса и управления	**Batumi State Maritime Academy** 53, Rustaveli Str., Batumi 6010, Georgia Tel.: +995 222 240114 Email: r.mamuladze@bsma.edu.ge
38.	Проф. Аслан Махадзе Зам. декана факультета морского транспорта	**Batumi State Maritime Academy** 53, Rustaveli Str., Batumi 6010, Georgia Tel.: +995 222 271607 Email: a.makhadze@bsma.edu.ge
39.	Г-н Звиад Чхартишвили Руководитель отдела маркетинга	**APM Terminals Poti** Tel.: +995 493 277500 Email: zviad.chkhartishvili@apmterminals.com
40.	Г-жа Екатерине Цулая Руководитель отдела продаж	**POLZUG Intermodal LLC** 47, Agmashenebeli Str, 4400,Poti, Georgia, Tel.: +995 493 221085 Email: ekaterine.tsulaia@polzug.ge
41.	Г-н Гиоргий Габуния Менеджер по обслуживанию клиентов	**MAERSK Georgia** 1, D. Tavdadebuli Str., Poti , Georgia Tel.: +995 32 224 48 73 Email: Giorgi.Gabunia@maersk.com
42.	Г-жа Кетеван Орагвелидзе Руководитель отдела маркетинга	**Batumi International Container Terminal** 3, Gogebashvili Str., 6003, Batumi, Georgia Email: koragvelidze@bict.ge

#	Организация	Контактная информация
43.	Д-р Константин Мегрелишвили Коммерческий директор	**Batumi Oil Terminal Ltd.** Email: Konstantin@bot.ge www.batumioilterminal.com www.batumiport.com
44.	Г-н Александр Кикава Помощник исполнительного директора	**Batumi Sea Port Ltd.** Email: kikava@batumiport.com www.batumioilterminal.com www.batumiport.com
45.	Г-н Иракли Канделаки Директор по продажам и маркетингу	**Georgian Trans Expedition Ltd.** 24, Chikobava Str., 0102 Tbilisi, Georgia Tel.: +995 322 950101 Fax: +995 322 950202 Email: i.kandelaki@gte.ge web: www.gte.ge
46.	Г-н Нино Каджая Руководитель отдела продаж	**Georgian Trans Expedition Ltd.** 24, Chikobava Str., 0102 Tbilisi, Georgia Tel.: +995 322 950101 Fax: +995 32 295 02 02 Email: n.kajaia@gte.ge Web: www.gte.ge
47.	Г-н Этери Маградзе Менеджер по организации цепи поставок	**MAF CAREFOUR GEORGIA** Tel.: +995 322 647725 Email: emagradze@mafcarrefour.com
48.	Г-н Гиоргий Датиашвили Руководитель отдела перевозок	**Gebruder Weiss LLC** Tel.: +995 322 257454 Email: gdatiashvili@gmail.com
49.	Г-н Тамар Зуриашвили Директор филиала	**Arlogic Georgia LLC** Tel.: +995 322 913404 Email: tamar.zuriashvili@arlogic-georgia.com
50.	Г-жа Софио Джапаридзе Исполнительный директор	**Georgian Logistics Association** Tel.: +995 322 2514242 Email: sjaparidze@gla.ge
51.	Г-н Михаил Николаишвили Менеджер по обслуживанию клиентов (экспорт-импорт)	**Catoni&Co. Georgia** **As Agents of Hapag-Lloyd** 3/8/ Lessia Ukrainka Str., Tbilisi, Georgia Tel.: +995 322 922622/2989230 Email: mishon@catoni.com.ge www.hapag-lloyd.com
52.	Г-н Михаил Николаишвили Менеджер по обслуживанию клиентов	**Catoni&Co. Georgia** **As Agents of Hapag-Lloyd** 3/8/ Lessia Ukrainka Str., Tbilisi, Georgia Tel.: +995 322 922622/2989230 Email: aka@catoni.com.ge www.hapag-lloyd.com
53.	Г-н Тамар Иванишвили Директор по эксплуатации	**Georgian Express ltd (official and exclusive agent in Georgia of DHL Express, DHL Global Forwarding, DHL Supply Chain)**

#	Организация	Контактная информация
		Tel.: +995 322 696060 Email: tamar.ivanishvili@dhl.com
54.	Г-н Валерий Демурашвили Руководитель службы снабжения	**T&K Restaurants Ltd.** **McDonalds Georgia** 1, Br.Kakabadze Str., 0108 Tbilisi, Georgia Tel.: +995 322 452821 Email: dc@mcdonalds.ge vde1dc@gmail.com
55.	Г-н Зураб Шенгелия Генеральный секретарь ассоциации экспедиторов Грузии	**Association of Freight Forwarders of Georgia** Tel.: +995 322 940827 Email: z.shengelia@yahoo.ge
56.	Г-жа Нино Шаламберидзе Оператор	**FH Bertling Representative Office in Georgia** 10 Shevchenko Str., 0108 Tbilisi,Georgia Tel.: +995 32 2252287 Email: nino.shalamberidze@bertling.com www.bertling.com
57.	Г-жа Тинатин Кикалишвили Начальник отдела логистики	**TEGETA MOTORS Ltd** 5, 12 km, D. Aghmashenebeli Alley, 0131, Tbilisi, Georgia Tel.: +995 32 224 44 44 Email: t.kikalishvili@tegetamotors.ge www.tegetamotors.ge
58.	Г-н Реваз Рухадзе Управляющий по закупкам и перевозкам	**PepsiCO|Wimm-Bill-Dann Georgia** Tel.: +995 32 261 1000 ext. 51815 Email: Revaz.Rukhadze@pepsico.com
59.	Г-жа Катерине Качарава Директор по финансам, статистике и контроле качества	**M&M Militzer&Munch Georgien** Tel.: +995 32 2748240 Email: catherine.kacharava@mumnet.com
60.	Г-н Мухран Деканадзе Импортно-экспортная деятельность	**MSC Georgia LLC** Maritime House, 17 M. Lebanidze Str, 0102, Tbilisi, Georgia Tel.: +995 322 433304 (202) Email: mdekanadze@mscge.mscgva.ch
61.	Г-жа Нино Чумбуридзе Специалист отдела облуживания и продаж	**MSC Georgia LLC** Maritime House, 17 M. Lebanidze Str., 0102, Tbilisi, Georgia Tel.: +995 322 433304 (200) Email: nchumburidze@mscge.mscgva.ch
62.	Г-н Иракли Шамуглия Руководитель отдела продаж и эксплуатации	**Vengo Group** Tel.: +995 598 147401 Email: irakli.shamugia@gmail.com
63.	Г-н Вахтанг Богвелишвили Аспирант, кафедра автомобильного транспорта	**Georgian Technical University** 77, Kostava Str., 0175, Tbilisi, Georgia Email: v.bogvelishvili@yahoo.com www.gtu.ge
64.	Г-жа Ника Цурикашвили Аспирант, кафедра автомобильного транспорта	**Georgian Technical University** 77, Kostava Str., 0175, Tbilisi, Georgia Email: Nika.zurikashvili@yahoo.com www.gtu.ge

#	Организация	Контактная информация
65.	Г-н Георги Мачарашвили Магистр, кафедра автомобильного транспорта	**Georgian Technical University** 77, Kostava Str., 0175, Tbilisi, Georgia Email: GS.macharashvili@yahoo.com www.gtu.ge
66.	Г-н Иракли Фифия Бакалавр, кафедра транспорта	**Georgian Technical University** 77, Kostava Str., 0175, Tbilisi, Georgia Email: Irakliphiphia3@gmail.com www.gtu.ge
67.	Г-н Вакхтанг Ткешелешвили Магистр, кафедра транспорта	**Georgian Technical University** 77, Kostava Str., 0175, Tbilisi, Georgia Email: Vaxo.tyeshelashvili@gmail.com www.gtu.ge
68.	Г-н Тамар Рухадзе Аспирант, кафедра транспорта	**Georgian Technical University** 77, Kostava Str., 0175, Tbilisi, Georgia Email: ruxadzetamar96@gmail.com www.gtu.ge
69.	Г-н Бадри Соселия Аспирант, кафедра транспорта	**Georgian Technical University** 77, Kostava Str., 0175, Tbilisi, Georgia Email: badris64@mail.ru www.gtu.ge
70.	Г-н Автандил Данелия Бакалавр, кафедра железнодорожного транспорта	**Georgian Technical University** 77, Kostava Str., 0175, Tbilisi, Georgia Email: avtandili@inbox.ru www.gtu.ge
71.	Г-жа Тинатин Горезиани Бакалавр, кафедра железнодорожного транспорта	**Georgian Technical University** 77, Kostava Str., 0175, Tbilisi, Georgia Email: t_goreziani@yahoo.com www.gtu.ge
72.	Г-н Мичейли Григорашвили Бакалавр, кафедра железнодорожного транспорта	**Georgian Technical University** 77, Kostava Str., 0175, Tbilisi, Georgia Email: Mishka_grigorashvili@yahoo.com www.gtu.ge
73.	Г-н Леван Абесадзе Бакалавр, кафедра морского транспорта	**Georgian Technical University** 77, Kostava Str., 0175, Tbilisi, Georgia Email: Leko_ab@hotmail.com www.gtu.ge
74.	Г-н Гиорги Тавадзе Бакалавр, кафедра железнодорожного транспорта	**Georgian Technical University** 77, Kostava Str., 0175, Tbilisi, Georgia Email: g.tavadze@yahoo.com www.gtu.ge
75.	Г-н Гири Кварацхелия	**Georgian Technical University** 77, Kostava Str., 0175, Tbilisi, Georgia www.gtu.ge
76.	Г-н Важа Дограшвили Магистр, кафедра автомобильного транспорта	**Georgian Technical University** 77, Kostava Str., 0175, Tbilisi, Georgia Email: Vazhadograshvili@gmail.com www.gtu.ge
77.	Г-на Зураб Мачитидзе Магистр, кафедра автомобильного транспорта	**Georgian Technical University** 77, Kostava Str., 0175, Tbilisi, Georgia Email: z.machitidze@yahoo.com www.gtu.ge

#	Организация	Контактная информация
78.	Г-н Гиоргий Чагелишвили Магистр, кафедра автомобильного транспорта	**Georgian Technical University** 77, Kostava Str., 0175, Tbilisi, Georgia Email: chagelishvili_giorgi@yahoo.com www.gtu.ge
79.	Г-н Давид Мгеладзе Магистр, кафедра логистики	**Georgian Technical University** 77, Kostava Str., 0175, Tbilisi, Georgia Email: dmgeladze@gmail.com www.gtu.ge
80.	Г-н Гиоргий Читаладзе Магистр, кафедра логистики	**Georgian Technical University** 77, Kostava Str., 0175, Tbilisi, Georgia Email: gio_chitaladze@yahoo.com www.gtu.ge
81.	Г-жа Марине Башалеишвили Магистр, кафедра автомобильного транспорта	**Georgian Technical University** 77, Kostava Str., 0175, Tbilisi, Georgia Email: marika_basha@bk.ru www.gtu.ge
82.	Г-н Гиоргий Сисвадзе Бакалавр, кафедра транспорта	**Georgian Technical University** 77, Kostava Str., 0175, Tbilisi, Georgia Email: sisvadze91@mail.ru www.gtu.ge
83.	Г-н Зураб Гарсеванишвили Бакалавр, кафедра логистики	**Georgian Technical University** 77, Kostava Str., 0175, Tbilisi, Georgia Email: garsee@mail.ru www.gtu.ge
84.	Г-н Уча Варамашвили Магистр, кафедра автомобильного транспорта	**Georgian Technical University** 77, Kostava Str., 0175, Tbilisi, Georgia Email: Uchavaramashvili@gmail.com www.gtu.ge
85.	Г-жа Нино Джиджиашвили Бакалавр, кафедра железнодорожного транспорта	**Georgian Technical University** 77, Kostava Str., 0175, Tbilisi, Georgia Email: jijiashvilinino@yahoo.com www.gtu.ge
86.	Г-н Сосо Квитаишвили Бакалавр, кафедра логистики	**Georgian Technical University** 77, Kostava Str., 0175, Tbilisi, Georgia Email: soso.kvitaishvili@yahoo.com www.gtu.ge
87.	Г-жа Нино Башелейшвили	**Georgian Technical University** 77, Kostava Str., 0175, Tbilisi, Georgia www.gtu.ge
Казахстан		
88.	Г-н Серик Башимов Начальник Управления транзитной политики и логистики	**Ministry of Transport and Communications of the Republic of Kazakhstan** 47 Kabanbay Batyr Avenue 010000, Astana City Tel.: +7 7172 24 17 28 Email: bashimov.s@mob.gov.kz
89.	Г-н Ерлан Ержанов Главный эксперт Управления транзитной политики и логистики	**Ministry of Transport and Communications of the Republic of Kazakhstan** 47 Kabanbay Batyr Avenue 010000, Astana City Tel.: +7 7172 24 16 43

#	Организация	Контактная информация
		Email: yerlan.e@gmail.com
90.	Г-жа Карлыгаш Оразбекова Главный эксперт Управления формирования государственной политики в области морского судоходства Департамента водного транспорта	**Ministry of Transport and Communications of the Republic of Kazakhstan** 47 Kabanbay Batyr Avenue 010000, Astana City Tel.: +7 7172 29 08 74 Email: k.orazbekova@mtc.gov.kz
91.	Г-н Турлан Медина Менеджер коммерческого департамента	**"Kazmortransflot" JSC NMSC** Tel.: +7 7292 535 873 Email: turlan.m@kmtf.kz
Кыргызстан		
92.	Г-н Манас Раймахунов Ведущий специалист Управления автомобильного и железнодорожного транспорта	**Ministry of Transport and Communications of the Kyrgyz Republic** Isanova 42 Str., Bishkek 720017 Kyrgyz Republic Tel.: +996 312 314055 Email: rmk-1986@mail.ru
93.	Г-н Улан Орозбеков Специалист Управления автомобильного и железнодорожного транспорта	**Ministry of Transport and Communications of the Kyrgyz Republic** Isanova 42 Str., Bishkek 720017 Kyrgyz Republic Tel.: +996 312 314288 Email: uorozbekov@mtc.gov.kg
Молдова		
94.	Г-н Петру Мититюк Зам. начальника Управления наземного транспорта	**Ministry of Transport and Road Infrastructure of the Republic of Moldova** MD-2004, Chisinau, bd. Stefan cel Mare si Sfant, 162 Tel.: +373 22 22 88 56 Email: mititiuc75@mail.ru www.mtid.gov.md
95.	Г-жа Наталия Гроза Начальник порта	**"Giurgiulesti Passenger Port" SE** Giurgiulesti, Cahul raion MD-5318 Republic of Moldova Tel.: +373 23 63 38 56 Email: portmd@yahoo.com
Таджикистан		
96.	Г-н Хуршед Холов Зам. директора Терминала г.Турсунзаде	**"Terminal" CJSC** Email: Hurshed.hol@mail.ru
97.	Г-н Сорбон Абдуллоев Начальник отдела декларирования	**"Terminal" CJSC** Tel.: +992 44 5000543 Email: faridunisorbon-2005@mail.ru
Турция		
98.	Г-жа Берил Памукчу Эксперт Департамента международных отношений, Генеральный директорат регулирования дорожного транспорта	**Ministry of Transport, Maritime Affairs and Communications** Tel.: +90 312 203 12 27 Fax: +90 312 212 08 49 Email: berilokay@udhb.gov.tr

#	Организация	Контактная информация
99.	Г-н Мустафа Чагатай Кансиз Эксперт Департамента международных морских отношений, Генеральный директорат морского транспорта	**Ministry of Transport, Maritime Affairs and Communications** Tel.: +90 312 203 10 00 / 3319 (EXT) Fax: +90 312 232 42 24 Email: mcagatay.cansiz@udhb.gov.tr
100.	Г-жа Рабия Бетул Карадениз Специалист по вопросам охраны окружающей среды, Департамент охраны окружающей среды и изменения климата, Генеральный директорат по внешним связям, в т.ч. с Европейским Союзом	**Ministry of Transport, Maritime Affairs and Communications** Tel.: +90 312 203 19 14 Email: betul.karadeniz@udhb.gov.tr
101.	Г-жа Хаджер Уярлар Генеральный секретарь	**UTIKAD** Senlikköy Mah. Saçi Sk. No:4/F Floryan 34153 Bakirköy / ISTANBUL Tel.: + 90 212 663 62 61 Email: hacer@railco.com.tr www.utikad.org.tr
Украина		
102.	Г-жа Оксана Бабий Начальник отдела перспективного развития приоритетных транспортных сетей Департамента координации политики развития инфраструктуры и туризма	**Ministry of Infrastructure of Ukraine** 14, Peremohy avenue 01135 Kyiv, Ukraine Tel.: +38 044 351 41 75 Fax: +38 044 351 41 11 babiy@mtu.gov.ua
103.	Г-н Сергей Медведев Главный специалист отдела перспективного развития приоритетных транспортных сетей Департамента координации политики развития инфраструктуры и туризма	**Ministry of Infrastructure of Ukraine** 14, Peremohy avenue 01135 Kyiv, Ukraine Tel.: +38 044 351 41 13 Email: medvedev@mtu.gov.ua
104.	Г-жа Наталия Ильницка Ведущий инженер Главного коммерческого управления Государственной администрации железнодорожного транспорта Украины «Укрзализныця»	**Ukrzaliznytsia** 14, Peremohy avenue 01135 Kyiv, Ukraine Tel.: +38 044 465 12 91 Email: ilnytska@uz.com.ua
105.	Г-н Сергей Шпеко Начальник отдела логистики и маркетинга	**"USCTS "LISKI" SC** Tel.: +38 044 568 94 07 Email: marketing@liski.com.ua
106.	Г-жа Светлана Найденко Исполнительный директор	**UKRVNESHTRANS** **Association of Freight Forwarders of Ukraine** Tel.: +38 044 206 05 09 Email: 1uzt@sitel.com.ua www.uzt.kiev.ua
107.	Г-н Александр Бабиков Начальник коммерческого отдела Государственного предприятия «Одесский морской торговый порт» (ГП «ОМТП»)	**"Odessa Commercial Sea Port" SE** Tel.: +38 048 729 37 65 Email: bap@port.odessa.ua

#	Организация	Контактная информация
Узбекистан		
108.	Г-н Яшнар Хамраев Заместитель генерального директора	**Uzbek International Forwarders Association** Tel.: +998 71 1405181 Email: uifa@trans.com.uz
109.	Г-н Авзал Мансуров Заместитель директора	**"Uzagrotrans" JSC** 75, Gavkhar Str., 100149, Tashkent, Republic Uzbekistan Tel.: +998 71 2797664 Email: uzagrotrans@mail.ru
110.	Г-н Жамшид Умаров Главный специалист отдела импортных поставок	**"Uzvneshtrans" Ltd. JV** Tel.: +998 71 2342727 Email: j.umarov@yahoo.com
111.	Г-н Абдухалил Ерматов Руководитель Департамента маркетинга и прогнозирования перевозок	**"Angren Logistics Centre" CJSC** 1 Ipak Yuli Str., Angren, 102500, Uzbekistan Tel.: +998 71 1505070 Fax: +998 71 1505090 Email: drabduhalil@gmail.com
112.	Г-жа Жанна Жампозова Генеральный директор	**Transcontinental Company** **Authorized Service Contractor for UPS, Uzbekistan** Tel.: +998 71 1203838 Email: janna@transcontinental.uz
Заинтересованные стороны проекта ЕС ТРАСЕКА "Логистические процессы и морские магистрали II" и лекторы		
113.	Проф. Герберт Зонтаг, к.т.н. Университет прикладных наук Вильдау, Германия	**Technical University of Applied Sciences Logistics** Bahnhofstraße, D-15745 Wildau Tel.: +49 3375 508 924 Email: herbert.sonntag@th-wildau.de Internet: http://www.th-wildau.de/lg/ Internet: http://www.th-wildau.de/fgvlog/
114.	Г-н Себастиан Брокхаус Институт логистики и бизнес управления	**Hamburg University of Technology** **Insitute of Business Logistics and General Management (W2)** Schwarzenbergstraße 95 D, 21073 Hamburg, Germany Tel.: +49 40 42878 4385 Email: sebastian.brockhaus@tu-harburg.de www.logu.tu-harburg.de
115.	Г-н Йохан Бергманн Институт морской логистики	**Hamburg University of Technology** **Institute of Maritime Logistics** Schwarzenbergstraße 95 D, 21073 Hamburg, Germany Tel.: +49 40 42878 6082 Email: johann.bergmann@tu-harburg.de www.tu-harburg.de/mls www.cml.fraunhofer.de
116.	Г-н Андрей Кузьменко Менеджер по реализации проектов	**APM Terminals Poti, Georgia** Tel.: +995 5 99277777 Email: andrii.kuzmenko@apmterminals.com

#	Организация	Контактная информация
117.	Г-н Зураб Сапанадзе Менеджер по развитию и реализации проектов DHL в Грузии	**DHL Georgia** Tel.: +995 322 696060 Email: zurab.sapanadze@dhl.com
118.	Г-н Бариш Дилек Управляющий директор MSC в Грузии	**MSC (Mediterranean Shipping Company)** Email: bdilek@mscgva.ch
Принимающая сторона проект ЕС ТРАСЕКА "Логистические процессы и морские магистрали II"		
119.	Г-н Андреас Шен Руководитель группы экспертов	01034, 8, Lysenko Str., of. 39, Kiev, Ukraine Tel/Fax: +380 44 234 03 88, +380 44 288 08 92 Mob.: +380 95 877 41 70 Email: andreasschoenberlin@web.de
120.	Г-н Мишел Герио Ключевой эксперт II	Tel.: + 7 903 788 03 56 Email: gueriot.michel@mail.ru
121.	Г-жа Юлия Усатова Ключевой эксперт III	01034, 8, Lysenko Str., of. 39, Kiev, Ukraine Tel/Fax: +380 44 234 03 88, +380 44 288 08 92 Mob.: +49 151/526 30 272 Email: yuliya.usatova@dornier-consulting.com
122.	Г-жа Мари-Гель Шабо Старший эксперт проекта	**Egis International** Tel.: + 33 1 30 12 48 34 Email: marie-gaelle.chabot@egis.fr
123.	Г-н Детлеф Пульзак Эксперт в области финансирования / ГЧП	01034, 8, Lysenko Str., of. 39, Kiev, Ukraine Tel/Fax: +380 44 234 03 88, +380 44 288 08 92 Email: detlef.pulsack@dornier-consulting.com
124.	Г-н Франсуа-Марк Турпан Эксперт по портам и морским перевозкам	Email: francois-marc.turpin@egis.fr
125.	Г-н Джон Стэндингфорд Специалист по экономике транспорта	Email: johnstandingford@ hotmail.com
126.	Г-н Георгий Доборджинидзе Эксперт по логистике/ региональный координатор в Грузии и Армении	Email: georgedobo@hotmail.com
127.	Г-жа Олена Невмержицкая Региональный координатор	01034, 8, Lysenko Str., of. 39, Kiev, Ukraine Tel/Fax: +380 44 234 03 88, +380 44 288 08 92 Mob.: +380 50 383 77 07 Email: olviya@inbox.ru
128.	Г-н Оливье Удэн Аналитик по институциональным вопросам	01034, 8, Lysenko Str., of. 39, Kiev, Ukraine Tel/Fax: +380 44 234 03 88, +380 44 288 08 92 Email: olivier.oudin@egis.fr
129.	Г-жа Инна Покидько Ассистент проекта	01034, 8, Lysenko Str., of. 39, Kiev, Ukraine Tel/Fax: +380 44 234 03 88, +380 44 288 08 92 Mob.: +38 093 53 18 988 Email: Inna.pokydko@dornier-consulting.com

Mrs.
Iuliana Stasiuc
Public relations expert
TRACECA
General Aliyarbekov str. 8/2
AZ 1005 Baku

Almaniya Federativ Respublikasinin
Səfirliyi
Baki

Botschaft
der Bundesrepublik Deutschland
Baku

The Embassy of the Federal Republic of Germany would like to particularly thank all the sponsors for their valuable support.

Almaniya Federativ Respublikasının Səfirliyi bütün sponsorlara dəyərli dəstəyə üçün minnətdarlığını bildirir.

On the occasion of the Day of German Unity
the Ambassador of the Federal Republic of Germany
Mrs. Heidrun Tempel
requests the pleasure of the company of

Mrs. Iuliana Stasiuc and spouse

at a reception at the Park Inn Hotel, Azadliq Avenue 1,
on Thursday, 3 October 2013, 7 pm.

R.S.V.P.: (12) 4654 100 or L-VZ1@baku.diplo.de
This invitation is personal and not transferable. Please present this card upon arrival.

Alman Birliyi Günü münasibəti ilə
Almaniya Federativ Respublikasının Səfiri
xanım Haydrun Tempel

.....

3 oktyabr 2013-cü il tarixində, saat 19.00-da
Park Inn mehmanxanasında keçiriləcək ziyafətə
dəvət etməkdən şərəf duyur.

İştirakınızı təsdiq etməyinizi xahiş edirik : (12) 4654 100 və ya L-VZ1@baku.diplo.de
Dəvətnamə başqa şəxsə verilə bilməz. Dəvətnaməni özünüzlə gətirməyiniz rica olunur.