



# Отчет консультанта технической помощи

---

Проект №: 52188-001  
декабрь 2023 г.

ТП 9630: Оценка потенциала развития экономического коридора между Казахстаном, Узбекистаном и Таджикистаном

Предварительное ТЭО торгово-логистического центра в Согдийской области, Таджикистан

Подготовлено:  
PricewaterhouseCoopers Pvt Ltd.

Для Азиатского банка развития

This consultant's report does not necessarily reflect the views of ADB, or the Government concerned, and ADB and the Government cannot be held liable for its contents. (For project preparatory technical assistance: All the views expressed herein may not be incorporated into the proposed project's design.

Asian Development Bank

## СОКРАЩЕНИЯ

ЗРЛ	-	Комплексная сторонняя логистика
СГТР	-	среднегодовой темп роста
АВВАТ	-	Ассоциация международных автомобильных перевозчиков Республики Таджикистан
АБР	-	Азиатский банк развития
УЭО	-	Уполномоченный экономический оператор
АРИ	-	Предварительная информация о пассажирах
ППГ	-	пункт пересечения границы
CAPEX	-	капитальные затраты
ЦАРЭС	-	Центральноазиатское региональное экономическое сотрудничество
КУГ	-	координированное управление границами
СЕО	-	Главный операционный директор
COVID-19	-	коронавирусное заболевание
DCF	-	дисконтированный денежный поток
EBIDTA	-	прибыль до уплаты налогов, процентов и амортизации
ЕoDB	-	легкость ведения бизнеса
ЕРС	-	Проектирование, закупки и строительство
СЭЗ	-	свободная экономическая зона
ЗСТ	-	зона свободной торговли
ГБАО	-	Горно-Бадахшанская административная область
ВВП	-	валовой внутренний продукт
МЦПК	-	Международный центр промышленной кооперации
IRR	-	Внутренняя норма доходности
ХЛЦ	-	Логистический центр в г. Худжанд
МТРА	-	млн тонн в год
NPV	-	чистая приведенная стоимость
ЧОК	-	чистый оборотный капитал
ОРЕХ	-	операционные расходы
ГЧП	-	государственно-частное партнерство
КНР	-	Китайская Народная Республика
PwC	-	PricewaterhouseCoopers Pvt Ltd
ОЭЗ	-	особая экономическая зона
СЭЗ «Сугд»	-	Свободная экономическая зона «Сугд»
СФС	-	санитарные и фитосанитарные
SPV	-	Компания специального назначения
ЭКШТХ	-	Экономический коридор Шымкент-Ташкент-Худжанд
ТЛЦ	-	торгово-логистический центр
НДС	-	налог на добавленную стоимость
VGF	-	Субсидированное финансирование
ВТЦ	-	Всемирный торговый центр

В этом отчете «\$» и «US \$» относятся к долларам США.

## СОДЕРЖАНИЕ

## Страница

Исполнительное резюме .....	6
I. Введение .....	8
A. Справочная информация .....	8
B. Цель и структура отчета .....	9
II. Контекст и экономическое обоснование .....	11
A. Контекст страны .....	110
B. Контекст области.....	15
C. Обзор сектора логистики .....	18
D. Прогнозы спроса на грузы для логистических услуг .....	16
E. Экономическое обоснование создания торгово-логистического центра .....	27
III. Концептуальный план торгово-логистического центра .....	27
A. Составные части торгово-логистического центра .....	27
B. Оценка местоположения для ТЛЦ .....	29
C. Оценка требований к земельным площадям для ТЛЦ .....	34
D. План зонирования ТЛЦ .....	36
E. Институциональная структура ТЛЦ .....	38
IV. Финансовый анализ .....	42
A. Общие допущения .....	46
B. Результаты финансового анализа .....	45
C. Анализ чувствительности .....	45
D. Заключение .....	46
V. Ключевые внешние факторы .....	47
A. Потребности в инфраструктуре .....	47
B. Потребности в упрощении процедур торговли .....	49
C. Политические и нормативно-правовые меры .....	50
D. Заключение .....	53
Приложение 1: Анализ грузопотоков и прогноз спроса на логистические услуги в Согдийской области .....	55
B. Профиль грузопотоков в Согдийской области .....	55
C. Прогнозы спроса на грузы для Согдийской области .....	55
D. Прогноз спроса на грузы для ТЛЦ .....	59
Приложение 2: Местоположение и оценка стоимости земли для ТЛЦ .....	66
Приложение 3: Оценка спроса на земельные площади для ТЛЦ .....	69
Приложение 4: Капитальные затраты .....	70
Приложение 5: Условия финансирования .....	71
Приложение 6: Анализ чувствительности .....	75
A. Анализ чувствительности для Сценария финансирования 1 .....	75
B. Анализ чувствительности для Сценария финансирования 2 .....	76

## Список таблиц

Таблица 1: Таджикистан – показатели отраслевого роста и доля в ВВП и занятости, 2010-2021 гг. (%) .....	9
Таблица 2: Таджикистан – балл и место в Индексе эффективности логистики (2010, 2016 и 2023 гг.) .....	15
Таблица 3: Логистические центры АВВАТ .....	16
Таблица 4: Тарифы на отдельные логистические услуги, предоставляемые в Таджикистане и Грузии, 2022 г. ....	17
Таблица 5: Гэп-анализ складских мощностей в Согдийской области .....	19
Таблица 6: Классификация грузов по Согдийской области (2019–2021 гг.) .....	19
Таблица 7: Прогноз грузопотока для Согдийской области .....	25
Таблица 8: Прогноз грузопотока для ТЛЦ .....	26
Таблица 9: Компоненты торговых центров в Дубае, Мумбаи и Стамбуле .....	27
Таблица 10: Бенчмаркинг логистических центров в Центральной Азии .....	32
Таблица 11: Результат оценки площадки для ТЛЦ .....	33
Таблица 12: Бенчмарки площадок для хранения в ТЛЦ .....	34
Таблица 13: Оценка спроса на землю для ТЛЦ .....	35
Таблица 14: Описание допущений .....	42
Таблица 15: Результаты финансового анализа (тыс. долл. США) .....	44
Таблица 16: Политические и нормативно-правовые факторы для ТЛЦ .....	57
Таблица 17: Ключевые действия в отношении внешних факторов .....	52
Таблица А1.1: Требования к хранилищам для Согдийской области .....	54
Таблица А1.2: Общий объем производства горнодобывающей промышленности Согдийской области .....	54
Таблица А1.3: Общий объем производства сельскохозяйственного сектора Согдийской области .....	55
Таблица А1.4: Общий объем производства обрабатывающей промышленности Согдийской области (2019-2021 гг.) .....	56
Таблица А1.5: Общий объем импорта сельскохозяйственного сектора Согдийской области (2019-2021 гг.) .....	57
Таблица А1.6: Импортные грузы для прямой отправки в Согдийской области (2019–2021 гг.) .....	57
Таблица А1.7: Торговые и производственные грузы – Согдийская область и ТЛЦ .....	68
Таблица А1.8: Прогнозы спроса на грузы для торговых и производственных грузопотоков (2029-2038 финансовые годы) .....	60
Таблица А1.9: Прогнозы спроса на грузы для торговых и производственных грузопотоков (2039-2048 финансовые годы) .....	61
Таблица А1.10: Торговые и производственные грузы – Согдийская область и ТЛЦ ...	62
Таблица А1.11: Прогнозы спроса на грузы для торговых и производственных грузопотоков (2029–2038 финансовые годы) .....	63
Таблица А1.12: Прогнозы спроса на грузы для торговых и производственных грузопотоков (2039–2048 финансовые годы) .....	64
Таблица А2.1: Параметры и описание ранжирования .....	65
Таблица А2.2: Оценка местоположения для ТЛЦ .....	67
Таблица А3.1: Допущения по режимам перевозок в Таджикистане .....	68
Таблица А3.2: Допущения по исходным данным для модели .....	68
Таблица А4.1: Структура капитальных затрат (тыс. долл. США) .....	69
Таблица А4.2: Сравнение капитальных затрат логистических центров (тыс. долл. США на гектар) .....	69
Таблица А5.1: Сценарии структуры финансирования .....	70
Таблица А5.2: Условия погашения .....	70
Таблица А5.3: Чистый оборотный капитал (млн долл. США) .....	71
Таблица А5.4: Прогноз денежных потоков для Сценария 1 (тыс. долл. США) .....	72
Таблица А5.5: Прогноз денежных потоков для Сценария 2 (тыс. долл. США) .....	73

Таблица А6.1: Анализ чувствительности отношения ОРЕХ к выручке и доли погрузочно-разгрузочных работ для NPV (тыс. долл. США) .....	74
Таблица А6.2: Анализ чувствительности годового объема грузов и арендной ставки складских помещений для NPV (тыс. долл. США) .....	74
Таблица А6.3: Анализ чувствительности отношения ОРЕХ к выручке и CAPEX для NPV (тыс. долл. США) .....	75
Таблица А6.4: Анализ чувствительности финансовых условий для NPV (тыс. долл. США) .....	75
Таблица А6.5: Анализ чувствительности отношения ОРЕХ к выручке и доли погрузочно-разгрузочных работ для NPV (тыс. долл. США) .....	75
Таблица А6.6: Анализ чувствительности годового объема грузов и арендной ставки складских помещений для NPV (тыс. долл. США) .....	76
Таблица А6.7: Анализ чувствительности отношения ОРЕХ к выручке и CAPEX для NPV (тыс. долл. США) .....	76
Таблица А6.8: Анализ чувствительности финансовых условий для NPV (тыс. долл. США) .....	76

### Список рисунков

Рисунок 1: Таджикистан – средняя доля отдельных товаров и товарных групп в товарном экспорте и импорте за три года, 2019-2021 гг. (%) .....	13
Рисунок 2: Таджикистан – средняя доля пяти ведущих торговых партнеров в торговле товарами за три года, 2019-2021 гг. (%) .....	14
Рисунок 3: Таджикистан – средняя доля отдельных услуг в экспорте и импорте услуг за три года, 2019-2021 гг. (%) .....	15
Рисунок 4: Карта Таджикистана .....	16
Рисунок 5: Согдийская область – доля отдельных товаров и товарных групп в товарном экспорте и импорте, 2022 г. (%) .....	18
Рисунок 6: Грузопоток в Согдийской области (2014-2021 гг.) .....	24
Рисунок 7: Ключевые допущения для оценки спроса на грузы ТЛЦ .....	26
Рисунок 8: Потенциальные экономические преимущества ТЛЦ .....	24
Рисунок 9: Расположение земельных участков СЭЗ «Сугд», ХЛЦ и «Садаф» .....	29
Рисунок 10: Структура оценки площадки для ТЛЦ .....	36
Рисунок 11: Оценка требований к земельным площадям для ТЛЦ .....	33
Рисунок 12: Схема Свободной экономической зоны "Сугд" .....	36
Рисунок 13: Концептуальный план и зонирование торгово-логистического центра .....	36
Рисунок 14: Институциональная структура ТЛЦ в соответствии с Моделью I .....	38
Рисунок 15: Институциональная структура ТЛЦ в соответствии с Моделью II .....	39
Рисунок 16: Институциональная структура ТЛЦ через компанию специального назначения .....	39
Рисунок 17: Структура капитальных затрат (%) .....	41
Рисунок 18: Анализ чувствительности для NPV проекта (Сценарий 1) (тыс. долл. США) .....	44
Рисунок 19: Анализ чувствительности для NPV проекта (Сценарий 2) (тыс. долл. США) .....	45
Рисунок 20: Предлагаемое строительство участка автодороги .....	46
Рисунок 21: Предлагаемое строительство автомобильной и железной дороги до ТЛЦ .....	47
Рисунок А1.1: Методология оценки спроса на грузы для Согдийской области .....	58
Рисунок А1.2: Методология оценки груза для ТЛЦ .....	67

### Список вставок

Вставка 2.1: Свободная экономическая зона «Сугд» .....	17
--	----

Вставка 2.2: Необходимость в мультимодальных логистических центрах в Таджикистане .....	18
Вставка 2.3: Необходимость в логистическом центре с холодильными камерами в Согдийской области .....	19
Вставка 3: Свободные экономические зоны в Таджикистане .....	37

## ИСПОЛНИТЕЛЬНОЕ РЕЗЮМЕ

Таджикистан является активным участником инициативы Экономического коридора Шымкент-Ташкент-Худжанд (ЭКШТХ). Географический фокус инициативы в настоящее время находится в городе Шымкенте и Туркестанской области Казахстана, городе Ташкенте и Ташкентской области Узбекистана и Согдийской области (включая город Худжанд) Таджикистана. При техническом содействии Азиатского банка развития (АБР) была сформулирована дорожная карта развития ЭКШТХ на 2019-2020 годы. В рамках своей постоянной поддержки развития ЭКШТХ в 2021 году АБР привлек компанию PricewaterhouseCoopers Pvt Ltd (PwC) в Индии и ассоциированные фирмы в Центральной Азии для проведения предварительных технико-экономических обоснований (i) Международного центра промышленной кооперации на границе между Казахстаном и Узбекистаном и (ii) Торгово-логистического центра (ТЛЦ) в Согдийской области Таджикистана. В этом отчете представлены результаты второго исследования.

**Контекст страны.** Хотя экономика Таджикистана быстро росла в течение последнего десятилетия, производство и услуги остаются недостаточно развитыми. Экспорт страны сильно сконцентрирован на сырьевых товарах, таких как металлы, руды и хлопок. Несмотря на значительный потенциал Таджикистана по экспорту фруктов, овощей и орехов, эти продукты составляют небольшую часть экспорта страны. Экспорт транспортных услуг также значительно ниже своего потенциала. В то же время коэффициент импортозависимости Таджикистана высок по ряду основных продуктов питания, включая пшеницу и растительное масло. Географическая концентрация товарной торговли страны, включая импорт продуктов питания, также высока. Общее предложение и внутренние цены на многие продовольственные товары характеризуются значительными колебаниями.

**Контекст области.** Согдийская область является одной из крупных административных единиц Таджикистана. Расположена на северо-западе страны, граничит с восемью областями Узбекистана (в том числе густонаселенными Ташкентской, Самаркандской, Ферганской и Наманганской областями) и Баткенской областью Кыргызской Республики. Благодаря своему расположению и относительно хорошей транспортной доступности Согдийская область служит воротами для торговли Таджикистана с Узбекистаном, Казахстаном, Российской Федерацией и многими другими странами. Как и в случае с Таджикистаном в целом, Согдийская область имеет значительный потенциал для производства и экспорта свежих фруктов и овощей, переработанных пищевых продуктов и текстиля. Тем не менее, производство и услуги (включая бизнес-услуги, связанные с торговлей) в области развиты слабо, а полезные ископаемые и хлопок составляют основную часть ее экспорта.

**Обзор сектора логистики.** Логистический сектор Таджикистана находится на ранней стадии развития. В стране, в том числе в Согдийской области, наблюдается нехватка мультимодальных логистических центров и холодильных складов. Существующие логистические центры обслуживают только автомобильные перевозки. Большинство из них не имеют современного оборудования и помещений и предоставляют ограниченный спектр логистических услуг. Согдийская область не имеет современного логистического центра, предлагающего полный комплекс логистических услуг (сортировка, калибровка, упаковка, холодильное хранение и т.д.) пищевых продуктов. Из-за ограниченного предложения многие логистические услуги в Таджикистане относительно дороги.

**Экономическое обоснование.** Существует серьезное экономическое обоснование создания современного ТЛЦ в Согдийской области. Создание ТЛЦ, который может предоставлять мультимодальные логистические и другие связанные с торговлей бизнес-услуги (включая холодильное хранение, экспедиторские и консультационные услуги), принесет значительные экономические выгоды Согдийской области и Таджикистану в целом. В частности, это повысит наличие, доступность и качество логистических услуг и снизит торговые издержки. Это будет способствовать развитию малого и среднего бизнеса,

электронной коммерции и увеличению экспорта транспортных и логистических услуг. Это также поможет Таджикистану и, в частности, Согдийской области расширить производство и экспорт продукции садоводства и промышленных товаров, диверсифицировать состав и направление экспорта, снизить риски цепочки поставок продовольственных товаров, снизить сезонные колебания цен на продовольствие. Создание ТЛЦ в Согдийской области будет соответствовать приоритетам развития центрального правительства Таджикистана и местных органов власти области. Это будет способствовать развитию ЭКШТХ.

**Услуги ТЛЦ.** Торгово-логистический будет предоставлять широкий спектр современных мультимодальных логистических и других услуг, которые облегчают экспорт, импорт и внутреннюю дистрибуцию продуктов питания и других товаров. К ним будут относиться, помимо прочего, услуги по сортировке, калибровке, упаковке, маркировке, взвешиванию, обработке грузов и складированию (включая холодильное хранение). В ТЛЦ могут размещаться предприятия, которые предоставляют услуги по экспедированию грузов, доставке «последней мили», юридические, финансовые, маркетинговые, консультационные и другие услуги, связанные с торговлей. Здесь также могут проходить выставки, ярмарки и семинары. Для облегчения торговли и повышения привлекательности ТЛЦ для клиентов желательно, чтобы государственные органы, отвечающие за таможенный контроль, безопасность пищевых продуктов, фитосанитарный и ветеринарный контроль, создали свои офисы и, при необходимости, лаборатории и оказывали услуги по оформлению и/или сертификации в ТЛЦ.

**Требования к земельному участку.** С учетом профиля и прогнозируемого объема грузопотоков в Согдийской области общая потребность в земельных участках под ТЛЦ оценивается в 80 га. В том числе 64 га для складских помещений (включая холодильное хранение) и дополнительных услуг, 7 га для грузового терминала и 4 га для зданий (включая выставочный центр).

**Оценка местоположения.** Исследовательская группа посетила и оценила три возможных места для ТЛЦ: (i) Свободную экономическую зону «Сугд» (СЭЗ «Сугд»), (ii) Логистический центр в г. Худжанд и (iii) Индустриальную зону «Садаф». Команда оценила эти участки, разработав и применив структуру оценки, состоящую из 7 параметров и 40 подпараметров. Из трех локаций **СЭЗ «Сугд» была признана наиболее подходящей для ТЛЦ.** Общая площадь СЭЗ «Сугд» составляет 320 га, из них 210 га свободны. Тем не менее, в СЭЗ «Сугд» отсутствует железнодорожное сообщение последней мили, хотя она имеет лучшие характеристики земли, общую внешнюю связанность и внутреннюю инфраструктуру, чем Логистический центр в г. Худжанд и Индустриальная зона «Садаф». Поэтому стоит рассмотреть другое возможное место с еще лучшей транспортной связанностью (включая железнодорожное сообщение), учитывая важность хорошего транспортного сообщения для ТЛЦ.

**Институциональные модели.** Предлагаются две альтернативные институциональные модели для создания и управления ТЛЦ в СЭЗ «Сугд»: (i) модель под руководством государства и (ii) модель государственно-частного партнерства (ГЧП). В соответствии с первой моделью администрация СЭЗ «Сугд» будет развивать и управлять ТЛЦ, устанавливать арендные ставки на объекты ТЛЦ и получать доход от аренды. По второй модели администрация СЭЗ «Сугд» и частный инвестор (или инвесторы) учреждают ТЛЦ как отдельное юридическое лицо. Эта организация будет арендовать землю под ТЛЦ у администрации СЭЗ «Сугд». Она будет развивать, эксплуатировать и поддерживать инфраструктуру и объекты ТЛЦ, устанавливать арендные ставки для объектов ТЛЦ и получать доход от аренды. Администрация СЭЗ «Сугд» будет эксплуатировать и обслуживать инфраструктуру и объекты, совместно используемые ТЛЦ и другими резидентами СЭЗ «Сугд».

**Финансовый анализ.** Требуемые капитальные затраты на ТЛЦ оцениваются в 43,5 млн долл США, из которых 25,5 млн долл США должны быть понесены на первом этапе

строительства, а 18,0 млн долл США – на втором этапе.<sup>1</sup> Рассматриваются два сценария финансирования: (i) 100% финансирование за счет займа многостороннего банка (Сценарий 1) и (ii) гибридное финансирование за счет инвестиций в акционерный капитал (эквити) и коммерческого займа. Второй сценарий анализируется без субсидированного финансирования (Сценарий 2А) и с ним (Сценарий 2В). Проект жизнеспособен в финансовом отношении по сценариям 1 и 2В и нежизнеспособен по сценарию 2А. Результаты финансового анализа очень чувствительны к изменениям основных оценок и допущений, в частности тех, которые касаются операционных расходов и арендной ставки складских помещений.

**Ключевые внешние факторы.** Несколько факторов, которые являются внешними по отношению к ТЛЦ, необходимы для облегчения его создания, повышения его финансовой жизнеспособности, увеличения его экономических выгод и сведения к минимуму его неблагоприятных последствий (таких как увеличение пробок на дорогах и загрязнение воздуха в городе Худжанд). Эти внешние факторы включают (i) изменение нормативно-правовой базы для создания и функционирования ТЛЦ, (ii) развитие дополнительной транспортной и логистической инфраструктуры и (iii) содействие международной торговле и транспорту. В детальном отчете дается список необходимых/рекомендуемых действий, относящихся к этим факторам.

---

<sup>1</sup> На первом этапе в основном будет построено офисное здание (здания), инфраструктура и объекты для логистических услуг. Второй этап будет включать расширение офисных помещений и логистических объектов, а также строительство помещений для выставок, ярмарок и семинаров, если будет достаточный спрос на такие помещения и объекты.

## I. ВВЕДЕНИЕ

### A. Справочная информация

1. В 2018 году Азиатский банк развития (АБР) утвердил техническую помощь (ТП) в размере 0,8 млн долл США для оценки потенциала развития транснационального экономического коридора между Казахстаном, Узбекистаном и Таджикистаном с географическим фокусом на г. Шымкент и Туркестанскую область Казахстана, г. Ташкент и Ташкентскую область Узбекистана, и Согдийскую область (включая город Худжанд) Таджикистана.<sup>2</sup> В 2019-2020 годах была разработана дорожная карта по развитию Экономического коридора Шымкент-Ташкент-Худжанд в консультации с ключевыми заинтересованными сторонами, включая представителей центральных и местных органов власти, партнеров по развитию и бизнес-сообщество.<sup>3</sup> Дорожная карта определяет шесть тематических направлений развития ЭКШТХ: (i) улучшение связанности автомобильного и железнодорожного транспорта; (ii) модернизация пунктов пересечения границы (ППГ) и управления границами; (iii) развитие цепочек добавленной стоимости садоводства; (iv) модернизация санитарных и фитосанитарных мер и развитие служб сертификации качества пищевых продуктов; (v) развитие регионального туризма; и (vi) развитие особых экономических зон и индустриальных зон.<sup>4</sup>

2. В 2021 году АБР мобилизовал дополнительно 1 млн долл США для второго этапа ТП. В ноябре 2021 года АБР нанял офис PricewaterhouseCoopers Pvt Ltd (PwC) в Индии и ассоциированные фирмы в Центральной Азии (консалтинговые компании) для проведения предварительного ТЭО Международного центра промышленной кооперации (МЦПК) на границе между Казахстаном и Узбекистаном и Торгово-логистического центра (ТЛЦ) в Согдийской области Таджикистана, а также мероприятий по наращиванию потенциала в поддержку развития ЭКШТХ.

3. С 8 по 16 декабря 2021 года в Таджикистане была проведена серия виртуальных вводных семинаров с участием различных заинтересованных сторон (как из государственного, так и из частного сектора). Двусторонние консультации с государственными органами Таджикистана были проведены виртуально в феврале-апреле 2022 года для получения их отзывов, рекомендаций и поддержки по конкретным вопросам и потребностям, связанным с предварительным ТЭО ТЛЦ.

4. С 27 по 29 октября 2022 года проектная группа посетила Таджикистан для личных встреч и посещения объектов по возможным вариантам развития ТЛЦ. В Согдийской области команда посетила город Худжанд и встретила с г-ном Фирдавсом Шарифзода, Председателем города Худжанда; г-ном Анваром Якуби, Заместителем председателя Согдийской области; г-ном Шарифжоном Ахмедовым, Начальником отдела инвестиций и управления государственным имуществом; г-ном Хакинзода Хакимджоном, Начальником регионального управления экономического развития и торговли, и г-ном Илёсиддином Камолитдинзода, Руководителем СЭЗ «Сугд». Кроме того, группа посетила три перспективные площадки для ТЛЦ – СЭЗ «Сугд», Логистический центр в г. Худжанд (ХЛЦ) и Индустриальную зону «Садаф».

5. Команда посетила Душанбе с 30 октября по 1 ноября 2022 года и встретила с г-ном Шерали Кабиром, Министром индустрии и новых технологий, и г-ном Юсуфом Маджиди, Заместителем министра финансов; г-ном Дильшодом Шарифи, Начальником отдела международной экономики Министерства экономического развития и торговли; г-ном Кодировым Сайфулло, Начальником отдела международных отношений Министерства транспорта; г-жой Мирзошоевой Сульхией Хошимовной, Начальником

<sup>2</sup> АБР. 2018. Техническая помощь для оценки потенциала развития экономического коридора между Казахстаном, Узбекистаном и Таджикистаном. Манила.

<sup>3</sup> «Область» использовалась в отчете о ТП и дорожной карте для обозначения административного региона в пределах Казахстана, Узбекистана или Таджикистана. Вместо этого в этом отчете используется «Провинция».

<sup>4</sup> АБР. 2020. Дорожная карта развития экономического коридора Шымкент-Ташкент-Худжанд. Манила.

отдела международного таможенного сотрудничества; г-ном Нашимджоном Анваровым, Первым заместителем Председателя Торгово-промышленной палаты Таджикистана и г-ном Махмадали Шокировым, Президентом Ассоциации международных автомобильных перевозчиков Таджикистана (АВВАТ).

## **В. Цель и структура отчета**

6. В данном отчете представлено предварительное ТЭО ТЛЦ в Согдийской области Таджикистана. Он включает обсуждение предварительной модели, дизайна и рекомендаций для ТЛЦ. Результаты получены на основе анализа, проведенного в предыдущие месяцы, и включают информацию и данные, предоставленные различными заинтересованными сторонами в Таджикистане, а также данные и информацию, собранные в ходе кабинетных исследований и обзора литературы. Целевой аудиторией отчета являются государственные должностные лица, партнеры по развитию и бизнес-сообщество.

7. Остальная часть отчета организована следующим образом. Глава 2 содержит контекст и экономическое обоснование ТЛЦ. К ним относятся соответствующий контекст страны и контекст области, состояние развития сектора логистики, прогнозы спроса на логистические услуги и экономическое обоснование создания ТЛЦ. Информация в этой главе обеспечивает важную основу и обоснование дизайна и концептуального плана ТЛЦ.

8. В главе 3 представлен концептуальный план ТЛЦ, включая компоненты и функции, оценку местоположения и идентификацию, оценку земельной площади, план зонирования и институциональную структуру ТЛЦ. Концептуальный план для ТЛЦ, включая компоненты проекта, представляет собой концепции высокого уровня, полученные в результате консультаций с многочисленными заинтересованными сторонами в Таджикистане, которые еще предстоит проанализировать заинтересованным сторонам.

9. В Главе 4 представлен финансовый анализ ТЛЦ с блочной сметой затрат, за которой следует оценка финансовой осуществимости ТЛЦ. Делаются допущения, с оценкой капитальных затрат и прогноза доходов от проекта. Затем оцениваются операционные расходы, после чего следуют три различных сценария финансирования. Затем рассчитывается чистая приведенная стоимость и внутренняя норма прибыли, чтобы дать предварительную оценку финансовой жизнеспособности ТЛЦ.

10. В Главе 5 подчеркивается необходимость развития жесткой инфраструктуры, особенно транспортной связанности, и развития мягкой инфраструктуры, в частности, политических реформ, необходимых для облегчения торговли в Согдийской области в целом и обеспечения бесперебойного функционирования ТЛЦ в частности. Также описаны политические и нормативно-правовые меры для развития и функционирования ТЛЦ.

11. В приложениях для справки приводится дополнительная информация и данные, относящиеся к главам отчета.

## II. КОНТЕКСТ И ЭКОНОМИЧЕСКОЕ ОБОСНОВАНИЕ

12. В этой главе рассматривается контекст и оценивается необходимость создания Торгово-логистического центра (ТЛЦ) в Согдийской области Таджикистана. В нем представлен обзор экономики Таджикистана и, в особенности, Согдийской области, с акцентом на те экономические особенности страны и области, которые имеют особое значение для создания ТЛЦ в области. Затем в главе представлен обзор сектора логистики в Таджикистане, включая Согдийскую область, а также прогнозы спроса на грузоперевозки для логистических услуг в области. В заключительном разделе главы обсуждаются потенциальные экономические выгоды от создания ТЛЦ в Согдийской области и то, как это будет согласовано с приоритетами экономического развития центрального правительства Таджикистана и местной администрации Согдийской области, а также ЭКШТХ.

### А. Контекст страны

13. Таджикистан – горная страна Центральной Азии, не имеющая выхода к морю, с населением 10,5 млн человек (по состоянию на конец 2022 года).<sup>5</sup> Граничит с Афганистаном, Китайской Народной Республикой (КНР), Кыргызской Республикой и Узбекистаном. Хотя горы Памира покрывают более 90% его территории, более одной трети его земель являются сельскохозяйственными и могут использоваться для растениеводства и/или животноводства. Таджикистан богат природными ресурсами, такими как золото, серебро, редкие металлы; реками со значительным гидроэнергетическим потенциалом; и объектами экотуризма.<sup>6</sup> Тем не менее, в связи с растущими вызовами в регионе сохраняются сложности в реализации существующего потенциала в обеспечении экономического развития в стране. При валовом национальном доходе на душу населения в размере 1150 долларов США в 2021 году (согласно методологии Атласа Всемирного банка) и валовом внутреннем продукте (ВВП) на душу населения в размере 1064 долларов США в 2022 году Таджикистан классифицируется как страна с доходом ниже среднего.<sup>7</sup>

14. **Последние показатели роста и структура экономики.** Таджикистан зафиксировал устойчивый экономический рост в 2011-2022 гг. Его реальный ВВП за этот период рос в среднем на 7,1% в год. Промышленность, в которой доминирует горнодобывающая отрасль, была основным двигателем роста. Валовая добавленная стоимость в промышленности увеличилась на впечатляющие 11,6% в среднем в год в период с 2010 по 2021 год (Таблица 1). Валовая добавленная стоимость, произведенная в сельском хозяйстве, на долю которого приходится около 45% общей занятости, за тот же период росла в среднем на 6,5% в год. Производство и услуги оставались относительно слабо развитыми, генерируя 15,6% и 35,3% номинального ВВП соответственно в 2020 году.

<sup>5</sup> Оценка Международного валютного фонда (МВФ) на основе базы данных Перспективы развития мировой экономики, апрель 2023 г., <https://www.imf.org/en/Publications/WEO/weo-database/2023/April> (по состоянию на 5 мая 2023 г.). (по состоянию на 4 мая 2023 г.).

<sup>6</sup> Всемирный банк. 2018. *Таджикистан – Систематическая диагностика страны: Превращение Национальной стратегии развития до 2030 года в успех – создание основы для общего процветания.* Доступно по ссылке <https://www.worldbank.org/en/country/tajikistan/publication/scd> (по состоянию на 4 мая 2023 г.).

<sup>7</sup> Всемирный банк. Новая классификация стран Всемирного банка по уровню дохода: 2022–2023 гг., <https://blogs.worldbank.org/opendata/new-world-bank-country-classifications-income-level-2022-2023> (по состоянию на 4 мая 2023 г.).

**Таблица 1: Таджикистан – показатели отраслевого роста и доля в ВВП и занятости, 2010-2021 гг. (%)**

	Среднегодовой темп роста валовой добавленной стоимости в постоянных ценах	Доля в ВВП в текущих ценах		Доля в общей занятости	
	2011-2021 гг.	2010	2020	2010	2019
Сельское хозяйство <sup>1</sup>	6,5	19,6	24,0	52,5	44,7
Промышленность <sup>2</sup>	11,6	25,0	33,8	15,6	15,8
Услуги	5,2	45,1	35,3	31,8	39,5

<sup>1</sup> Включая лесное хозяйство и рыболовство.

<sup>2</sup> Включая строительство.

Источник: база данных показателей мирового развития (WDI) Всемирного банка, <https://datatopics.worldbank.org/world-development-indicators/> (по состоянию на 4 мая 2023 г.) и расчеты исследовательской группы.

15. Таджикистан имеет значительный потенциал для производства и экспорта продукции садоводства. Отчасти благодаря обильному солнечному свету, фрукты и овощи, произведенные в Таджикистане, имеют превосходные вкусовые и питательные качества. При этом многие из них созревают на 10–20 дней раньше, чем в других районах Средней Азии. Это создает возможности для экспорта продукции садоводства из Таджикистана в другие страны Центральной Азии и за ее пределы. Соответственно, садоводство является ведущей подотраслью сельского хозяйства Таджикистана. На его долю приходится около 30% всей посевной площади и примерно 60% валовой стоимости продукции растениеводства в стране.<sup>8</sup>

16. **Безработица.** Республика Таджикистан предпринимает действенные меры по созданию достаточного количества рабочих мест в стране, однако с учетом значительного роста населения страны, сталкивается с определенными сложностями.

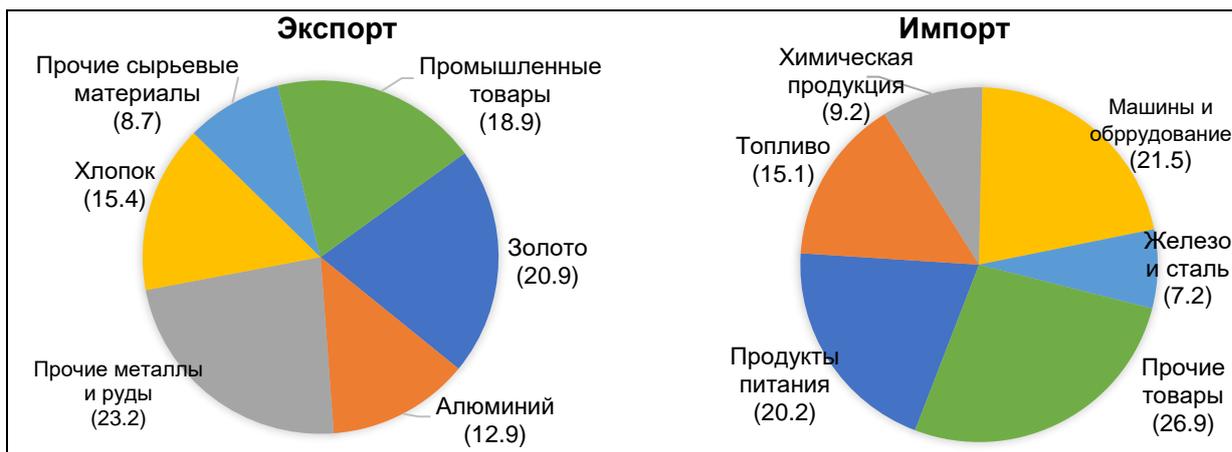
17. **Торговля товарами.** Будучи членом Всемирной торговой организации (ВТО) с 2013 года, Таджикистан активно участвует в международной торговле товарами. Стоимость его товарного экспорта и импорта росла в среднем на 5,0% и 5,7% в год соответственно в 2011-2022 гг. Отношение экспорта и импорта товаров к ВВП в 2022 году достигло почти 70%.<sup>9</sup>

18. Несмотря на значительный потенциал Таджикистана по производству и экспорту фруктов, овощей и орехов, эти продукты составляют небольшую долю (около 2%) товарного экспорта страны. Сырьевые товары, такие как золото, алюминий, прочие металлы, руды и хлопок, составляют около 80% экспорта товаров Таджикистана (Рисунок 1). Большая доля нескольких сырьевых товаров в товарном экспорте делает экономические показатели Таджикистана очень чувствительными к колебаниям мировых цен на эти товары.

<sup>8</sup> Цифры основаны на данных FAOSTAT, <https://www.fao.org/faostat/en/#data> (по состоянию на 4 мая 2023 г.).

<sup>9</sup> Цифры в абзаце основаны на данных из базы данных показателей мирового развития, <https://datatopics.worldbank.org/world-development-indicators/> (по состоянию на 4 мая 2023 г.).

**Рисунок 1: Таджикистан – средняя доля отдельных товаров и товарных групп в товарном экспорте и импорте за три года, 2019–2021 гг. (%)**



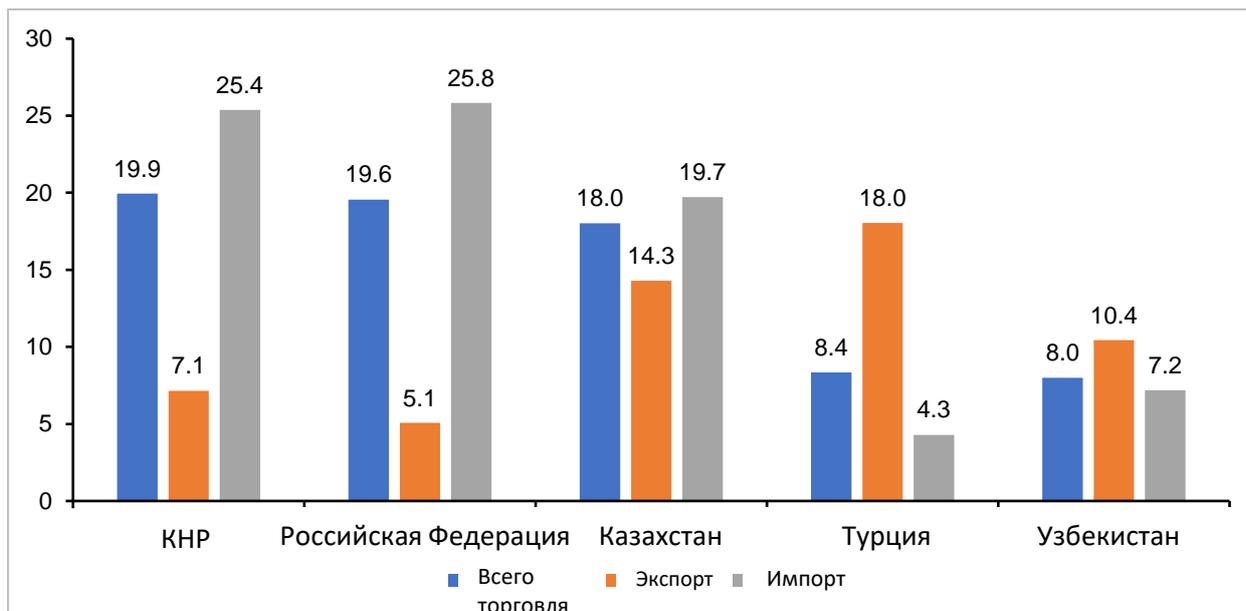
Источник: UNCTADstat, <https://unctadstat.unctad.org/EN> (по состоянию на 4 мая 2023 г.) и расчеты исследовательской группы.

19. Продукты питания, топливо, машины и другие промышленные товары составляют основную часть товарного импорта Таджикистана (Рисунок 1). Коэффициент зависимости страны от импорта составляет более 50% по ряду основных продуктов питания, включая пшеницу, сахар и растительные масла.<sup>10</sup> Сильная зависимость от импорта основных продуктов питания делает Таджикистан уязвимым к сбоям в цепочках поставок этих продуктов. Пандемия коронавирусной болезни 2019 года (COVID-19), нынешняя ситуация в регионе и вызванные этим сбои в глобальных цепочках поставок высветили эти уязвимые места экономики Таджикистана.

20. Российская Федерация, КНР, Казахстан, Турция и Узбекистан являются основными торговыми партнерами Таджикистана с точки зрения их средней трехлетней доли в торговле товарами Таджикистана в 2019-2021 годах (Рисунок 2). Эти страны также входят в пятерку крупнейших импортных рынков Таджикистана. В совокупности на них приходится более четырех пятых импорта товаров Таджикистана и почти три четверти его общего объема товарной торговли. Российская Федерация, Казахстан и Узбекистан являются странами происхождения большей части продовольственного импорта Таджикистана. КНР, Казахстан, Турция и Узбекистан, наряду с Афганистаном и Швейцарией, являются основными экспортными рынками Таджикистана. Почти 80% товарного экспорта Таджикистана приходится на эти шесть стран. Такая географическая концентрация товарной торговли (особенно импорта продовольствия) делает экономику Таджикистана очень чувствительной также к изменениям экономической ситуации и двусторонних отношений с несколькими странами.

<sup>10</sup> Коэффициент зависимости страны от импорта для данного продукта рассчитывается как  $(\text{импорт} - \text{экспорт}) / (\text{внутреннее производство} + \text{импорт} - \text{экспорт}) * 100\%$ . Показатель принимает значение равно или меньше 100. Отрицательные значения указывают на то, что страна является нетто-экспортером продукта. Оценки коэффициента зависимости Таджикистана от импорта для отдельных продуктов питания основаны на данных из FAOSTAT, <https://www.fao.org/faostat/en/#data> (по состоянию на 5 мая 2023 г.).

**Рисунок 2: Таджикистан – средняя доля пяти ведущих торговых партнеров в торговле товарами за три года, 2019–2021 гг. (%)**



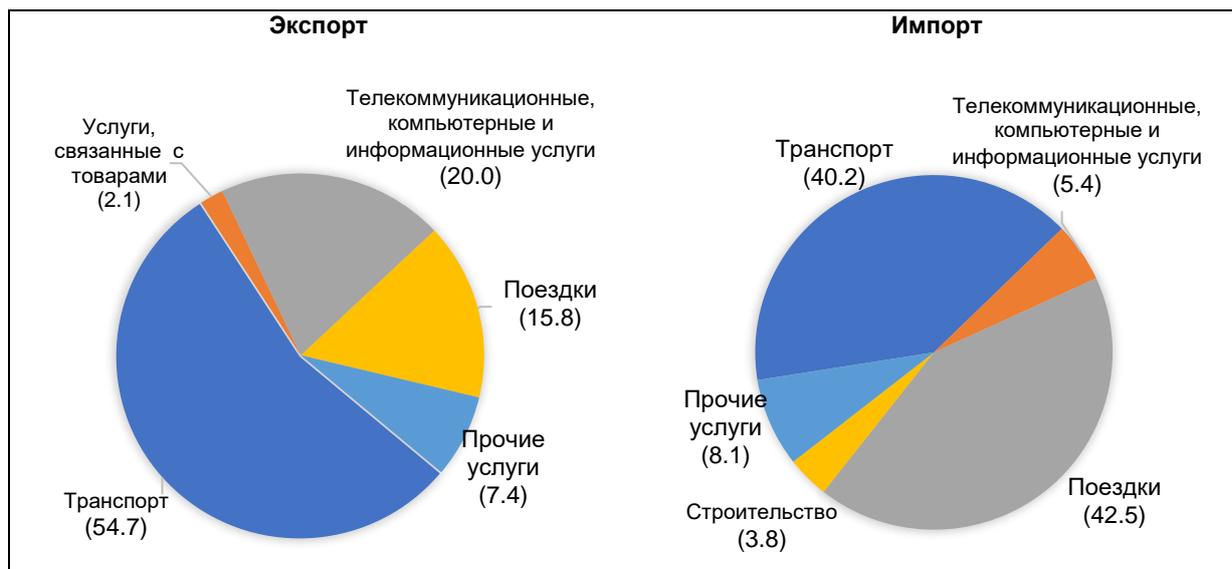
Источник: UNCTADstat, <https://unctadstat.unctad.org/EN> (по состоянию на 5 мая 2023 г.) и расчеты исследовательской группы.

21. **Торговля услугами.** В отличие от экспорта и импорта товаров, экспорт и импорт услуг Таджикистана в последние годы оставался на прежнем уровне. Его экспорт услуг снижался в среднем на 0,4% в год в период с 2010 по 2021 год, в то время как его импорт услуг рос в среднем на 1,4% в год за тот же период. Следовательно, отношение экспорта и импорта услуг к ВВП упало с более чем 40% в 2010 году до менее 30% в 2021 году.<sup>11</sup>

22. Структура экспорта и импорта услуг Таджикистана аналогична. Транспортные, туристические и телекоммуникационные услуги составляют около 90% как экспорта, так и импорта услуг. (Рисунок 3). Одни только транспортные услуги составляют более 50% экспорта услуг. Тем не менее, экспорт транспортных услуг Таджикистана, который в 2021 году составил 469 млн долл США (5,2% ВВП), возможно, намного ниже своего потенциала, учитывая местоположение страны и степень ее участия в международной торговле.

<sup>11</sup> Цифры в этом и следующем абзацах основаны на данных статистики ВТО, <https://stats.wto.org/> (по состоянию на 5 апреля 2023 г.) и базы данных МВФ «Перспективы развития мировой экономики», апрель 2023 г., <https://www.imf.org/en/Publications/WEO/weo-database/2023/April> (по состоянию на 5 мая 2023 г.).

**Рисунок 3: Таджикистан – средняя доля отдельных услуг в экспорте и импорте услуг за три года, 2019–2021 гг. (%)**



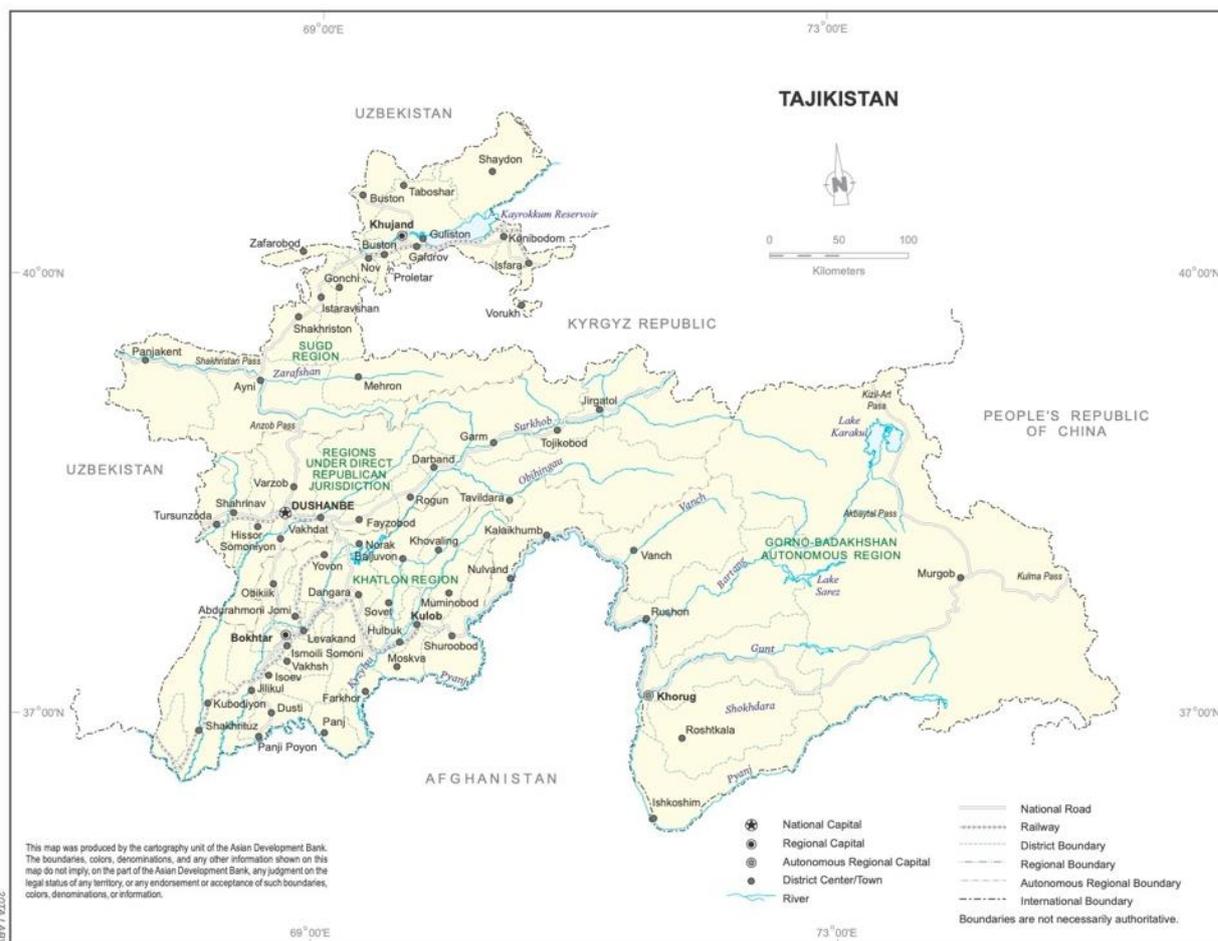
Источник: Статистика ВТО, <https://stats.wto.org/> (по состоянию на 5 мая 2023 г.) и расчеты исследовательской группы.

## В. Контекст области

23. Согдийская область является одной из крупных административных единиц Таджикистана.<sup>12</sup> Она расположена на северо-западе страны (Рисунок 4). Граничит с восемью областями Узбекистана (в том числе густонаселенными Ташкентской, Самаркандской, Ферганской и Наманганской областями) и Баткенской областью Кыргызской Республики. Реки Сырдарья и Зеравшан делят Согдийскую область на северную, центральную и южную части. Население области составляет почти три миллиона человек (по состоянию на конец 2022 г.), и на них приходится 29% всего населения Таджикистана. Область имеет богатое культурное наследие, в котором смешаны таджикская, узбекская, русская и киргизская культуры, а также многочисленные исторические памятники.

<sup>12</sup> В административном отношении Таджикистан состоит из столицы (г. Душанбе), одной автономной области (Кухистони-Бадахшанская автономная область, известная также как Горно-Бадахшанская автономная область); две области (Хатлонская и Согдийская) и 13 районов и городов районного уровня, находящихся в непосредственном подчинении центрального правительства.

Рисунок 4: Карта Таджикистана



Источник: АБР

24. Город Худжанд является административным центром Согдийской области. В нем проживает около 0,2 млн человек. Более миллиона человек проживает в агломерации, состоящей из города Худжанда и нескольких небольших городов, расположенных в его непосредственной близости. Город Худжанд на протяжении многих веков был важным торговым узлом в Центральной Азии благодаря своему расположению на одном из маршрутов древнего Шелкового пути.

25. **Последние показатели ключевых секторов экономики.** Общая экономическая активность в Согдийской области значительно возросла за последнее десятилетие, но показатели отдельных секторов были неоднозначными. В то время как горнодобывающий сектор быстро рос, сельское хозяйство, производство и сфера услуг отставали. Хотя объемы переработки хлопка и производства кожи увеличились, текстильная, швейная и обувная промышленность остаются недостаточно развитыми, отчасти из-за ограниченного участия Таджикистана в глобальных производственных сетях и цепочках создания стоимости. Несколько десятков предприятий пищевой промышленности расположены в Согдийской области, но многие из них работают намного ниже своих возможностей, отчасти из-за нехватки сырья. Современные деловые услуги, включая торговое финансирование, сертификацию и прочие деловые услуги, связанные с торговлей, остаются недостаточно развитыми. Стремясь стимулировать развитие производства и современных услуг в Согдийской области, Правительство Таджикистана в 2008 году создало особую экономическую зону под названием Свободная экономическая зона «Сугд» (СЭЗ «Сугд») возле города Худжанд (Вставка 2.1).

### Вставка 2.1: Свободная экономическая зона «Сугд»

Свободная экономическая зона «Сугд» (СЭЗ «Сугд») – особая экономическая зона, расположенная в пределах города Худжанда. Она была создана в 2008 году сроком на 50 лет. Общая площадь зоны составляет 320 га, из которых в настоящее время занято 110 га. Руководящим органом СЭЗ «Сугд» является Министерство экономического развития и торговли Таджикистана. Органом управления является Администрация СЭЗ «Сугд». Ее приоритетные виды деятельности включают, но не ограничиваются следующим:

- производство тканей и готовых изделий из хлопка, шелка и шерсти;
- производство готовых изделий из кожи, обуви и мебели;
- кредитная, страховая, аудиторская, лизинговая, консалтинговая и сертификационная деятельность;
- импортно-экспортные операции;
- информационные услуги;
- деятельность, связанная с научно-техническими исследованиями, нанотехнологиями и биотехнологиями.

В СЭЗ «Сугд» действуют специальные налоговый и таможенный режимы, а также упрощенный порядок регистрации предприятий. Примечательно, что хозяйственная деятельность, осуществляемая на территории СЭЗ «Сугд» фирмами, зарегистрированными в СЭЗ «Сугд» (далее именуемые резидентами СЭЗ «Сугд»), освобождается от всех налогов, предусмотренных Налоговым кодексом Республики Таджикистан, за исключением 20-процентного налога на социальное страхование. Сотрудники этих фирм облагаются подоходным налогом по ставке 12%. Прибыль иностранных инвесторов и заработная плата иностранных работников в иностранной валюте не облагаются дополнительными налогами при переводе за границу. Импортные ресурсы, используемые внутри СЭЗ «Сугд» ее резидентами, не облагаются ввозными пошлинами и налогом на добавленную стоимость. Экспорт резидентов СЭЗ «Сугд» освобождается от экспортных пошлин.

Источник: СЭЗ «Сугд», <http://fez Sugd.tj/en/legal-framework/> (по состоянию на 8 мая 2023 г.).

**26. Транспортная связанность.** Согдийская область имеет относительно хорошее внутреннее и внешнее транспортное сообщение. Крупные автомобильные дороги связывают город Худжанд с городами Душанбе, Ташкент и Фергана. Одним из них является автомобильная дорога Душанбе – Худжанд – Чанак, которая соединяет город Душанбе через город Худжанд с международным автомобильным пунктом пересечения границы (ППГ) Фотехобод (Таджикистан) – Ойбек (Узбекистан) на границе Согдийской области с Ташкентской областью.<sup>13</sup> Кроме того, железная дорога связывает центральную часть Согдийской области с Ташкентской и Ферганской областями Узбекистана.<sup>14</sup> На границе области с Узбекистаном имеется десять автомобильных ППГ и два железнодорожных ППГ, а также два автомобильных ППГ на границе с Кыргызской Республикой. Рядом с городом Худжанд находится международный аэропорт, который называется Международный аэропорт Худжанд (KIA), который обслуживает как внутренние, так и международные рейсы.

**27.** В то же время существуют определенные недостатки в транспортной связанности Согдийской области. В частности, в северной и южной частях области отсутствуют железные дороги, а также отсутствует прямое железнодорожное сообщение между областью и остальной частью Таджикистана. Трасса Душанбе – Худжанд – Чанак проходит через высокие горы, и горный перевал часто закрыт в период с октября по май из-за погодных условий. Некоторые второстепенные и третичные дороги внутри области находятся в плохом состоянии, в то время как большинство ППГ на границе с соседними странами нуждаются в модернизации.

**28. Роль во внешней торговле Таджикистана.** Благодаря своему расположению и относительно хорошей транспортной связанности Согдийская область служит воротами

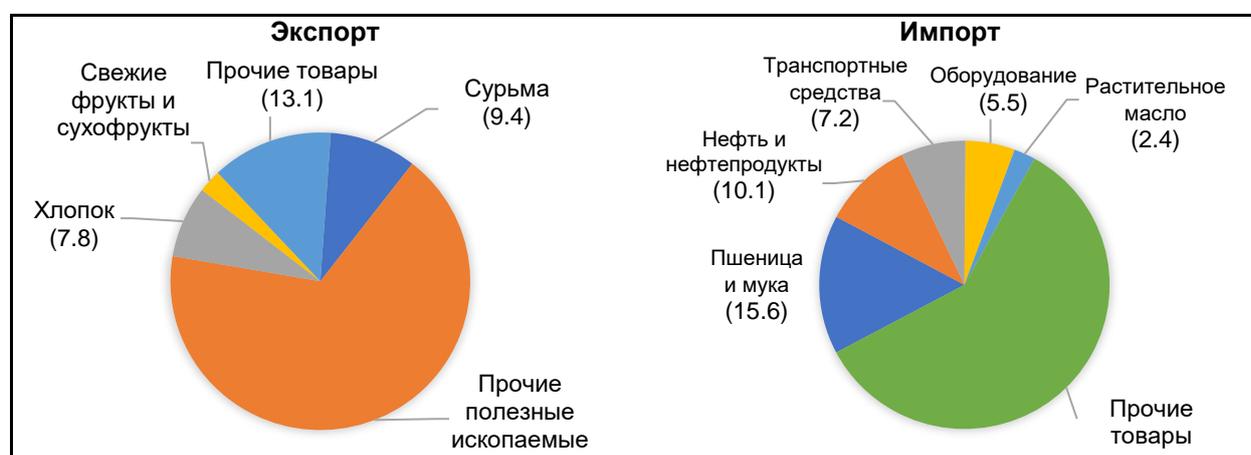
<sup>13</sup> Эта автомагистраль является частью Коридора ЦАРЭС 6, транспортного коридора, который связывает Южную Азию с Европой через Центральную Азию и Российскую Федерацию. Она также является частью маршрута АН7 сети Азиатских автомобильных дорог.

<sup>14</sup> Эта железная дорога является частью Коридора ЦАРЭС 2, транспортного коридора, соединяющего Восточную Азию с Европой через Центральную Азию и Южный Кавказ.

для торговли Таджикистана с Узбекистаном, Казахстаном, Российской Федерацией и многими другими странами. Большой процент торговых потоков между другими частями Таджикистана, с одной стороны, и Узбекистаном, Казахстаном и Российской Федерацией, с другой стороны, проходит через Согдийскую область, которая выступает в качестве узла консолидации, деконсолидации и перевалки. В 2022 году более двух пятых стоимости товаров, пересекших таджикско-узбекскую границу (включая транзитные товары), прошли через ППГ Фотехобод – Ойбек.

29. **Торговля товарами.** Учитывая ту роль, которую Согдийская область играет во внешней торговле Таджикистана, на долю области приходится относительно большая доля товарной торговли страны: более 50% экспорта и более 40% импорта в 2022 году. Как и в случае с общим товарным экспортом страны, полезные ископаемые и хлопок составляют основную часть экспорта товаров области, в то время как продукция садоводства составляет небольшую часть. В то же время пшеница и промышленные товары, в том числе переработанные пищевые продукты, составляют значительную долю товарного импорта области (Рисунок 5). Основные экспортные и/или импортные рынки области включают КНР, Казахстан, Кыргызскую Республику, Российскую Федерацию, Турцию и Узбекистан.

**Рисунок 5: Согдийская область – доля отдельных товаров и товарных групп в товарном экспорте и импорте, 2022 г. (%)**



Источник: Агентство по статистике при Президенте Республики Таджикистан и расчеты исследовательской группы.

### С. Обзор сектора логистики<sup>15</sup>

30. Логистический сектор Таджикистана все еще находится на ранней стадии развития. Хотя оценка и место страны по большинству параметров Индекса эффективности логистики (LPI) Всемирного банка улучшились с 2016 года, Таджикистан остался в нижней половине рейтинга по общим показателям логистики и по всем параметрам, включенным в LPI. Баллы и рейтинг страны по отслеживанию (Tracking and Tracing) и таможене, а также ее рейтинг по международным перевозкам остаются особенно низкими (Таблица 2). Оценка Таджикистана по общей эффективности логистики составляет лишь около

<sup>15</sup> Существует ряд определений логистических услуг и логистического сектора. В этом отчете термины логистических услуг и сектора логистики включают складирование и хранение; обычные операции/манипуляции, связанные с оптовой торговлей (такие как сборка, сортировка, калибровка, смешивание/перемешивание, упаковка и переупаковка товаров); логистическая деятельность (т.е. планирование, проектирование и поддержка операций по транспортировке, складированию и распределению); эксплуатация и обслуживание грузовых терминалов; обработка грузов и некоторые другие вспомогательные транспортные операции, перечисленные в Международной стандартной отраслевой классификации всех видов экономической деятельности Организации Объединенных Наций (редакция 4). Условия не включают транспортные услуги.

половины от оценки Сингапура (первое место) и ниже, чем у Казахстана (79-е место), Узбекистана (88-е место), хотя и выше, чем у Кыргызской Республики (123-е место).

**Таблица 2: Таджикистан – балл и место в Индексе эффективности логистики (2010, 2016 и 2023 гг.)**

	Балл			Рейтинг		
	2010	2016	2023	2010	2016	2023
Общая эффективность логистики	2.3	2.1	2,5	131	153	97
Таможня	1,9	1,9	2.2	147	150	110
Инфраструктура	2.0	2.1	2,5	127	130	80
Международные перевозки	2,4	2.1	2,5	127	151	102
Логистическая компетентность и качество	2.3	2.1	2,8	125	143	76
Своевременность	3.2	2.0	2,9	98	159	93
Отслеживание	2.3	2.0	2.0	141	144	134

Примечание. Баллы LPI варьируются от 0 до 5, где более высокая оценка соответствует лучшей производительности. LPI охватывал 155, 160 и 139 стран в 2010, 2016 и 2023 годах соответственно.

Источник: база данных Индекса эффективности логистики Всемирного банка, <https://lpi.worldbank.org/international> (по состоянию на 10 мая 2023 г.).

**31. Основные поставщики логистических услуг.** Количество поставщиков логистических услуг в Таджикистане в целом, и Согдийской области в частности, ограничено. Среди них шесть логистических центров Ассоциации международных автомобильных перевозчиков Республики Таджикистан (АВВАТ). Эти логистические центры расположены в разных частях страны, один из которых находится в городе Худжанд, а другой – в городе Истаравшан на юге Согдийской области (Таблица 3). Большинство из них, в том числе расположенный в г. Худжанде и называемый Логистическим центром г. Худжанд (ХЛЦ), не имеют современных логистических мощностей и оборудования и предоставляют узкий спектр логистических услуг. Ни на одном из них нет складских помещений с регулируемой температурой и погрузочно-разгрузочного оборудования. Погрузка и разгрузка грузовых транспортных средств обычно производится вручную.

**Таблица 3: Логистические центры АВВАТ**

Место и год создания	Площадь (га)	Предоставляемые логистические и сопутствующие услуги
город Душанбе; 1997 г.	Нет данных	Стоянка, погрузка и разгрузка автотранспорта, хранение грузов, таможенное оформление, санитарный и фитосанитарный (СФС) контроль, оповещение грузополучателей в Таджикистане о прибытии иностранных грузовых ТС с грузом, экспедирование грузов
Истаравшан, Согдийская область; 1997 г.	0,67	Стоянка, погрузка и разгрузка автотранспорта, хранение грузов, оповещение грузополучателей в Таджикистане о прибытии иностранных грузовых ТС с грузом, экспедирование грузов
г. Худжанд, Согдийская область; 1998 г.	2,64	Стоянка, погрузка и разгрузка автотранспорта, хранение грузов, таможенное оформление и оповещение грузополучателей в Таджикистане о прибытии иностранных грузовых ТС с грузом
Турсунзаде, город районного значения, непосредственно подчиненный центральному правительству; 1998 г.	7.12	Стоянка, погрузка и разгрузка автотранспорта, хранение грузов и оповещение грузополучателей в Таджикистане о прибытии иностранных грузовых ТС с грузом
Хорог, Горно-Бадахшанская автономная область; 2004 г.	Нет данных	Стоянка, погрузка и разгрузка автотранспорта, хранение грузов, оповещение грузополучателей в

г. Мургоб, Горно - Бадахшанская автономная область; 2007 г.	Нет данных	Таджикистане о прибытии иностранных грузовых ТС с грузом, экспедирование грузов Стоянка, погрузка и разгрузка грузовых автомобилей
---	---------------	--

АВВАТ = Ассоциация международных автомобильных перевозчиков Таджикистана  
Источник: АВВАТ, <http://www.abbat.tj/> (по состоянию на 10 мая 2023 г.).

32. Существуют логистические компании, которые могут организовать перевозки железнодорожным, воздушным и/или мультимодальным транспортом, но нет логистических центров, занимающихся такими перевозками. Существующие склады обслуживают только автомобильный транспорт. Несмотря на то, что на долю Таджикистанских железных дорог приходится значительная доля международного грузооборота, они предлагают мультимодальные транспортные решения. У KIA нет логистического центра.

33. **Холодильные склады.** В Таджикистане не хватает холодильных установок, в том числе в Согдийской области. В Душанбе сосредоточено лишь небольшое количество крупных холодильных хранилищ. Большинство холодильных установок, расположенных в других частях страны, в том числе в Согдийской области, небольшие. Их мощности недостаточно для удовлетворения местного спроса. Как упоминалось выше, ни в одном из логистических центров АВВАТ нет холодильных камер.

34. **Использование информационных и коммуникационных технологий (ИКТ).** Транспортно-логистические компании Таджикистана ограниченно используют современные ИКТ. Они используют базовое программное обеспечение, такое как Microsoft Office, для создания, записи и обмена данными. Использование специализированного логистического программного обеспечения, такого как система управления складом, система управления грузоперевозками или система управления запасами, встречается редко. Отчасти по этой причине большинство таджикских логистических компаний не имеют возможности отслеживать ход грузоперевозок, как этого требуют взыскательные клиенты, которые становятся все более требовательными и больше не удовлетворяются базовыми услугами, такими как физическая транспортировка.

35. **Тарифы на логистические услуги.** Отчасти из-за ограниченного предложения многие логистические услуги в Таджикистане относительно дороги. Например, плата за хранение составляет 5-15 долларов США за использование одного квадратного метра в течение 24 часов, а плата за погрузку/разгрузку грузовиков составляет 8 долларов США за тонну в ХЛЦ. Для сравнения, плата за те же услуги в Грузии составляет 5–10 и 10 долларов США соответственно. ВВП на душу населения в Грузии в 6,3 раза выше, чем в Таджикистане (Таблица 4).

**Таблица 4: Тарифы на отдельные логистические услуги, предоставляемые в Таджикистане и Грузии, 2022 г.**

Услуги	Единица	Сумма (долл. США)	
		Таджикистан <sup>1</sup>	Грузия
Парковка для порожнего отечественного грузовика	За 24 часа	2	2
Парковка для груженого отечественного грузовика	За 24 часа	10	2
Парковка для порожнего иностранного грузовика	За 24 часа	3	2
Парковка для груженого иностранного грузовика	За 24 часа	15	2
Хранение	За м <sup>2</sup> x 24 часа	5–15	5–10
Погрузка и разгрузка	За тонну	8	10

<sup>1</sup> Данные по ХЛЦ.

Примечание. В 2022 году ВВП на душу населения в Грузии составлял 6 670 долл США по сравнению с 1 064 долл США в Таджикистане.<sup>16</sup>

Источник: ХЛЦ и Ассоциация международных автомобильных перевозчиков Грузии.

**36. Последствия недостаточного развития сектора логистики.** Недостаточное развитие логистического сектора имеет значительные негативные последствия для Таджикистана и, в частности, для Согдийской области. Примечательно, что это одна из причин, по которой транспортные расходы на международные перевозки в Таджикистан и из Таджикистана (включая Согдийскую область) высоки, а время в пути для таких перевозок длительное и непредсказуемое (Вставка 2.2). Хотя высокие транспортные расходы и длительные и непредсказуемые сроки транспортировки международных грузов негативно сказываются на экспорте всех товаров, они, как правило, наносят больший ущерб экспорту продукции садоводства и промышленных товаров (включая переработанные пищевые продукты), чем экспорту сырьевых товаров. Отчасти по этой причине сырьевые товары, такие как металлы и руды, доминируют в товарном экспорте Таджикистана и, в частности, Согдийской области.

#### **Вставка 2. 2 Потребность в мультимодальных логистических центрах в Таджикистане**

В настоящее время в Таджикистане нет мультимодальных логистических центров. Это часто удлиняет цепочки поставок и способствует высоким транспортным расходам в Таджикистане. Например, когда партия упакованных товаров прибывает из Российской Федерации или Турции в Согдийскую область поездом, партия часто выгружается из поезда и загружается в грузовик на вокзале. Затем транспортируется на склад, где товары разгружаются, хранятся и проходят групповую сортировку до их доставки в конечные пункты назначения автомобильным транспортом. Использование грузовиков для перевозки на короткие расстояния между железнодорожной станцией и складом общего назначения неэффективно.

Мультимодальный логистический центр позволяет избежать этой неэффективности за счет совместного размещения железнодорожного терминала и склада в непосредственной близости, чтобы перевозки между терминалом и складом могли осуществляться быстро и дешево. Если центр хорошо спроектирован для кросс-докинга, товары также можно быстро доставить на станцию кросс-докинга в парк грузовиков и фургонов для дистрибуции последней мили, избегая необходимости хранить товары, платить за их хранение, и сокращая сроки поставки в цепочке. Тем не менее, кросс-докинг можно осуществить только при наличии физического пространства, выделенного для такой операции, и эффективной информационной системы логистики, позволяющей разделить входящий груз на определенные транспортные средства в парке, закрепленные за разными конечными пунктами доставки. Использование штрих-кода и портативных ручных сканеров требуется для ускорения операции кросс-докинга.

Источник: Исследовательская группа.

**37.** Кроме того, слаборазвитый сектор логистики сдерживает рост электронной коммерции, которая в значительной степени зависит от сектора логистики.<sup>17</sup> Это делает транспортные компании Таджикистана менее конкурентоспособными на рынке международных перевозок, негативно влияет на экспорт транспортных услуг и тормозит развитие транспортного сектора. Это препятствует развитию малых и средних предприятий (МСП), которые обычно больше зависят от комплексной сторонней логистики (3PL) и других бизнес-услуг, связанных с торговлей, чем крупные компании. Отсутствие услуг по сортировке, калибровке, упаковке и хранению с регулируемой температурой отчасти объясняет, почему послеуборочные потери фруктов и овощей относительно высоки, цены на них существенно колеблются в течение года, а их экспорт ниже потенциального. Отсутствие складских помещений с регулируемой температурой также сдерживает развитие производства продуктов питания (Вставка 2.3).

<sup>16</sup> Коэффициенты основаны на данных из базы данных МВФ «Перспективы развития мировой экономики», апрель 2023 г., <https://www.imf.org/en/Publications/WEO/weo-database/2023/April> (по состоянию на 5 мая 2023 г.)

<sup>17</sup> Отношение оборота е-коммерции к ВВП составило 0,1% в Таджикистане в 2020 году по сравнению с 7,9% в Узбекистане. Цифры основаны на данных KPMG, <https://assets.kpmg.com/content/dam/kpmg/kz/pdf/2020/12/Overview-of-Fintech-Development-in-Central-Asia.pdf> (по состоянию на 11 мая 2023 г.) и базе данных МВФ «Перспективы развития мировой экономики», апрель 2023 г., <https://www.imf.org/en/Publications/WEO/weo-database/2023/April> (по состоянию на 5 мая 2023 г.)

### **Вставка 2.3: Необходимость в логистическом центре с холодильными камерами в Согдийской области**

В Согдийской области действует ряд крупных предприятий пищевой промышленности. Среди них Coca Cola, Obi Zulol, Siyoma, 7 Ganj и Kogazi Tojik. Общие отзывы этих компаний, а также более 30 транспортных и логистических компаний, работающих в Согдийской области, заключаются в том, что в Согдийской области остро необходим современный многоцелевой и мультимодальный логистический центр с холодильными камерами.

Отсутствие холодильных камер удорожает ведение бизнеса для компаний, занимающихся производством или оптовой торговлей продуктами питания. Это требует более частых и меньших по размеру поставок в распределительные центры, которые затем отправляют продукцию в конечный пункт назначения (поставки последней мили). Если бы был доступен логистический центр с холодильными камерами, большую партию товаров можно было бы перевезти на большем транспортном средстве с меньшими удельными затратами на транспортировку в логистический центр и хранить в холодильных камерах для последующего распределения в меньших количествах. Достаточно крупные холодильные склады также позволили бы Согдийской области иметь резервный запас скоропортящихся товаров и выпускать их на внутренний рынок в межсезонье или когда импорт этих товаров прерывается и/или дорожает.

Логистическому центру, работающему с плодоовощной продукцией, обычно необходимы холодильные склады с различными температурными зонами, например, кондиционирование (16-25°C), охлаждение (1-10°C) и заморозка (-18°C). Эти объекты, в свою очередь, требуют надежную электросеть и круглосуточную работу с использованием резервного источника питания. Запас на отказ очень низок, потому что любой сбой в электроснабжении складских помещений приведет к быстрому ухудшению качества товаров, находящихся на хранении.

К логистическому центру, предназначенному для работы с садоводческой продукцией, предъявляются дополнительные требования. В центре должны быть станции, облегчающие очистку, сортировку и калибровку. Эти процессы необходимы для получения более высоких доходов от производства продукции садоводства и торговли ею. В настоящее время эти процессы часто пропускаются из-за нехватки места, оборудования или рабочей силы, в результате чего продукция продается по самой низкой цене, эквивалентной самому низкому сорту. Благодаря очистке, сортировке и калибровке текущие продукты, такие как продукты «раннего урожая», например, лук и картофель, могут продаваться по более высокой цене.

Источник: Исследовательская группа.

38. В настоящее время в Таджикистане ведется строительство двух логистических центров. Один из них – мультимодальный логистический центр в Панджи-Поёне (также известном как Нижний Пяндж).<sup>18</sup> Другой торгово-логистический центр на границе Согдийской области с Ферганской областью Узбекистана.<sup>19</sup> Однако вряд ли эти логистические центры смогут полностью удовлетворить спрос на логистические услуги, особенно если учесть ожидаемый рост спроса.

39. **Прогноз спроса на складские услуги в Согдийской области.** Ожидается, что в среднесрочной перспективе спрос на многие логистические услуги, включая складские услуги, будет быстро расти в Согдийской области. При сохранении последних тенденций прогнозируется увеличение объемов грузопотоков в области с 10,8 млн метрических тонн в 2021 году до 36,5 млн тонн в 2035 году и 115,4 млн тонн в 2048 году. Объем грузопотоков, формирующих спрос на складские услуги (т.е. объем грузопотоков без учета прямой отправки), прогнозируется увеличить с 7,4 млн тонн в 2021 году до 26,3 млн тонн в 2035 году и 86,2 млн тонн в 2028 году.<sup>20</sup> Это создаст значительный разрыв между спросом на складские услуги и существующими складскими мощностями в области (Таблица 5).

<sup>18</sup> Организация экономического сотрудничества и IRU. 2020. *Проект развития автомобильного транспортного коридора Кыргызстан – Таджикистан – Афганистан – Иран (КТАИ)*. Заключительный отчет. Доступно по ссылке <https://www.iru.org/resources/iru-library/final-report-project-development-kyrgyz-tajikistan-afghanistan-iran-ktai-road-transport-corrridor> (по состоянию на 11 мая 2023 г.).

<sup>19</sup> Sputnik. 2023. *На границе Таджикистана и Узбекистана возведут логистический центр*. 14 марта. Доступно по ссылке <https://tj.sputniknews.ru/20230314/granitsa-tajikistan-uzbekistan-logisticheskij-tsentr-1055487698.html> (по состоянию на 11 мая 2023 г.).

<sup>20</sup> Приложение 1 объясняет, как были сделаны прогнозы грузопотоков.

Таблица 5: Гэп-анализ складских мощностей в Согдийской области

Классификация грузов	Тип продукта	Существующая емкость хранилища	Темп роста спроса	Прогнозируемый спрос в 2048 г.	Оценочная нехватка емкости хранилища
Сельскохозяйственные продукты	Пшеница	1,2 МТРА	7 - 8 %	5,7 МТРА	4,5 МТРА
	Замороженные продукты	1100 тонн	8 - 10%	162 330 тонн	0,16 МТРА
	Прочие	12 300 тонн	7 - 8 %	36,0 МТРА	92,2 МТРА*
Промышленные товары			6 - 8%	34,2 МТРА	
Импорт (за исключением продукции сельского хозяйства)			7 - 8%	22,0 МТРА	

МТРА = млн тонн в год

\* Общий разрыв по сельскохозяйственной продукции (за исключением пшеницы и замороженных продуктов), промышленным товарам и импорту (за исключением сельскохозяйственной продукции). Источник: Официальная статистика Согдийской области – Агентство по статистике Таджикистана, Кластер логистики – Таджикистан.

#### D. Прогнозы спроса на грузы для логистических услуг

40. Этот раздел направлен на прогнозирование спроса на грузы в Согдийской области к 2048 году. Анализ включает (i) профиль грузов для области (за счет производственной и торговой деятельности), (ii) рост производства грузов (охватывающий нынешние грузопотоки, происходящие из Согдийской области); и (iii) грузопотоки для предлагаемого Торгово-логистического центра (ТЛЦ) в Согдийской области.

**Профиль грузопотоков в Согдийской области.** Профилирование грузов для Согдийской области обеспечивает оценку потребностей в логистических и торговых услугах, а также оценку продуктов, требующих дополнительных услуг, таких как упаковка, маркировка, распределение в дополнение к традиционным услугам (например, услуги по хранению). Грузовой поток включает грузы из добывающей промышленности, сельскохозяйственной деятельности, производственной деятельности и импорта в области. **Error! Reference source not found.** Таблица 6: Классификация грузов по Согдийской области (2019–2021 гг.)

Классификация грузов	Единица	2019	2020	2021
Добывающая промышленность	МТРА	1,97	1,97	1,96
Сельскохозяйственная деятельность	МТРА	3,27	3,66	3,30
Производственная деятельность	МТРА	1,96	2,26	2,50
Импорт (исключая прямую отправку)	МТРА	2,39	2,49	2,90
<b>Итого</b>		<b>9,59</b>	<b>10,38</b>	<b>10,66</b>

МТРА= миллион тонн в год

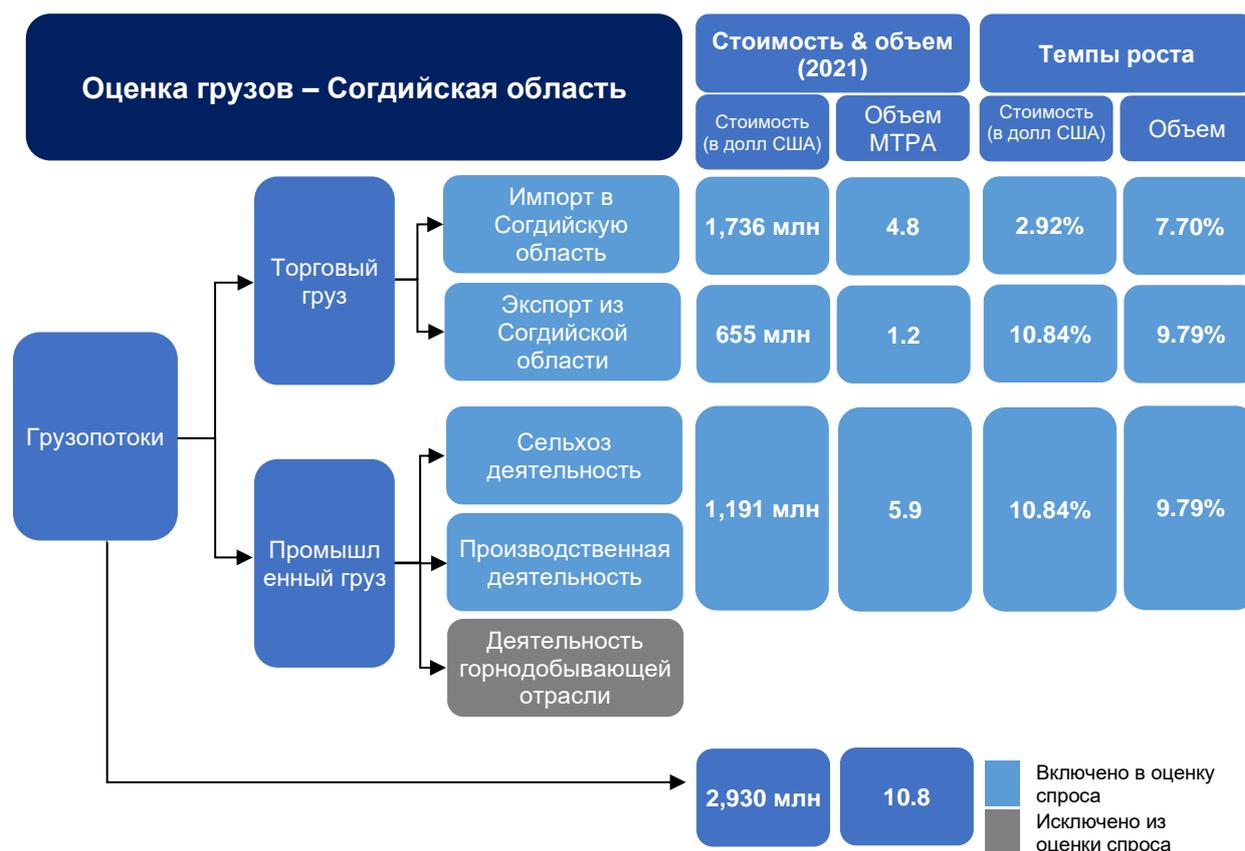
Источник: Официальная статистика Согдийской области – Агентство по статистике Таджикистана, ITC Trade Maps.

41. **Грузы от торговой деятельности.** Экспорт из Согдийской области составляет 50,71%, а импорт составляет 40,63% от общего объема экспорта и импорта в Таджикистане. В 2021 году экспорт из Согдийской области составил 633 млн долл США, а импорт – 1630 млн долл США. Торговля с Казахстаном, Узбекистаном и Российской Федерацией составляет примерно 70% от общего объема торговли Согдийской области. Следовательно, предполагается, что 70% всего экспорта и 72% импорта должны использоваться для расчета прогноза грузов в области.

42. **Грузы от производственной и сельскохозяйственной деятельности.** Грузы от производственной деятельности в Согдийской области составляют 40% от общего объема производства в Таджикистане. В 2021 году на обрабатывающую промышленность области

приходится 1077 млн долл США продукции или 5,8 млн тонн грузов в год. На долю сельского хозяйства приходится 57%, а на обработанные пищевые продукты – 12% от общего объема производства. Производство неметаллических минеральных продуктов, таких как цемент и бетонные кирпичи, составляет 26% от общего объема производства. В частности, 20% объема производства экспортируется, а 80% потребляется на месте. Поскольку большая часть промышленных и произведенных объемов грузов приходится на сельскохозяйственную продукцию, обработанные пищевые продукты и другие неметаллические продукты, поэтому для оценки груза учитывался весь объем производства. На Рисунке 6 представлена оценка грузов для Согдийской области от различных видов деятельности в 2014-2021 гг.

**Рисунок 6: Грузопоток в Согдийской области (2014–2021 гг.)**



МТРА = млн тонн в год

Примечание: Средние темпы роста рассчитаны за 8-летний период (2014-2021 гг.).

Источник: Торговые карты МТЦ, справочники Администрации Согдийской области.

**43. Прогноз спроса на грузы для Согдийской области.** Текущие объемы грузов от экспорта, импорта и производства (внутренние грузы) использовались для составления прогнозов объемов грузов на 20-летний период (2029-2048 гг.). Прогнозы объема торговых грузов учитывали рост товарооборота за период 8 лет (2014-2021 гг.). Рост объема грузов рассчитывается путем факторизации годового темпа роста по линейной шкале. В результате общий объем грузов от торговли в Согдийской области вырос в размере 8,09% (т.е. рост экспорта на 9,8% и рост импортных грузов на 7,7%) в 2014-2021 гг. Кроме того, для учета волатильности торговых и производственных грузов изменение ВВП использовалось в качестве показателя для нормализации темпов роста грузов в соответствии с изменением ВВП. Прогнозы спроса на грузоперевозки рассчитываются на основе логарифмического статистического моделирования с учетом дисперсии темпов роста экономики в целом (ВВП), рассчитанных за период в 22 года (2000–2021 гг.). В Таблице 7 показаны прогнозы грузопотока для Согдийской области на отдельные годы с 2026 по 2048 год (методику, используемую для расчета, см. в Приложении 1).

Таблица 7: Прогноз грузопотока для Согдийской области

Показатели	2020	2021	2026	2030	2035	2040	2045	2048
ВВП (в тек. ценах млрд долл США)	8.13	8,75	11,93	13.60	15,69	17,77	19,85	21.10
Интервал темпов роста – 8 лет	-0,5%	-0,5%	4,6%	3,1%	2,6%	2,3%	2,0%	1,9%
<b>Прогнозы грузопотока (МТРА)</b>	<b>7.3</b>	<b>10,8</b>	<b>16,5</b>	<b>23,5</b>	<b>36,5</b>	<b>56,8</b>	<b>88,4</b>	<b>115,4</b>

ВВП = валовой внутренний продукт, МТРА = млн тонн в год

Источник: Анализ исследовательской группы, Прогнозы ВВП для Таджикистана.

44. Прогноз спроса на производство и торговлю в Согдийской области может измениться из-за нескольких внешних факторов, которые могут повлиять на предполагаемый рост объема грузов. У Таджикистана есть большие возможности стать более заметным рынком в Центральной Азии. Устойчивый рост торговли между Таджикистаном и Узбекистаном и положительный внешний эффект от российского вторжения в Украину (например, приток российских инвестиций в инфраструктуру, перемещение российского бизнеса) являются благоприятным фактором, создающим спрос на расширение торговли в Таджикистане и, в частности, в Согдийской области.

45. **Прогнозы грузопотока для ТЛЦ.** Для оценки грузопотоков из Согдийской области в ТЛЦ были сделаны различные допущения о движении грузов (в объеме) от пункта пересечения границы (ППГ) и торговом профиле. Грузы, рассматриваемые для ТЛЦ, включают грузы из ППГ Фотехобод – Ойбек, исключая прямую отправку импортных и автомобильных грузов.

46. ППГ Фотехобод – Ойбек может принимать до 10 000 – 20 000 автомобилей в год. Поскольку местонахождение ТЛЦ находится недалеко от города Худжанд, считается, что объем грузов, направляющихся в ППГ Фотехобод – Ойбек, в первую очередь будет составлять основную долю спроса ТЛЦ. ППГ Фотехобод – Ойбек является крупным международным ППГ между Таджикистаном и Узбекистаном, поэтому примерно 75% грузов, перевозимых между Таджикистаном, Казахстаном и Российской Федерацией, проходит через этот ППГ, на который приходится основная доля торговли Согдийской области. Следовательно, по оценкам, примерно 75% торговли с вышеупомянутыми основными торговыми партнерами осуществляется через ППГ Фотехобод – Ойбек. Предполагалось, что примерно 40% всего импорта в Согдийской области составляют грузы прямой отправки (т.е. товары, не требующие добавления стоимости в ТЛЦ), поэтому они исключаются из спроса на грузы для ТЛЦ. Кроме того, объем грузов от добывающих отраслей исключается из общего объема производственных и промышленных грузов для ТЛЦ. На Рисунке 7 представлены основные допущения, использованные для оценки спроса на грузы ТЛЦ. Подробные допущения и исходные данные, использованные при оценке спроса, можно найти в Приложении 1.

Рисунок 7: Ключевые допущения для оценки спроса на грузы ТЛЦ

Тема	Допущение	Описание	Значение
Оценка груза	Страны для торговли	Торговля из Таджикистана с Российской Федерацией, Казахстаном и Узбекистаном рассматривается из ППГ возле г. Худжанд	Российская Федерация, Казахстан, Узбекистан
	Объем ППГ от общего объема торговли	Фотехобод и Патар единственные международные ППГ; весь объем торговли с Казахстаном и Российской Федерацией осуществляется через них	75% от общего объема торговли с 3 странами
	Объем производства в Согдийской области	Соотношение выпуска продукции обрабатывающей промышленности и производства Таджикистана к ее экспорту	5-кратный экспорт 40% объем розничной торговли Согдийской области
	Прямая отправка	Объем импортных грузов, которые направляются для прямой доставки в пункт назначения – за вычетом оцененной потребности в складе	40% от общего груза
	Разделение автомобильных и ж/д грузов	Бенчмаркинг по фактическому способу разделения груза	примерно 80% от общего объема
Прогнозы	Прогнозы спроса	Линейное моделирование СГТР на основе данных за последние 8 лет	примерно 8.09% СГТР для всего объема груза

ППГ = пункт пересечения границы, ТЛЦ = торгово-логистический центр

Источник: Источник данных – Торговые карты МТЦ, Статистическое агентство – Таджикистан, данные Всемирного банка о ВВП – Таджикистан.

47. Исходя из вышеизложенных допущений для оценки спроса, общий объем грузов ТЛЦ оценивается в 16,7 млн тонн в год к 2030 г. и 86,2 млн тонн в год к 2048 г., из которых доля автомобильного транспорта составляет 67,45 млн тонн в год. Подробная оценка торговых и производственных грузов для текущего и будущего спроса на ТЛЦ представлена в Таблица 8.

Таблица 8: Прогноз грузопотока для ТЛЦ

Область	Показатели	2021	2030	2035	2040	2045	2048
Согдийская	Экспорт	1,2	2,8	4,5	7,3	11,7	15,6
Согдийская	Импорт	4,8	9,6	14,0	20,5	29,9	37,5
Согдийская	Производство	5,9	13,9	22,5	36,3	58,5	77,9
Согдийская	Общий объем груза	<b>10,8</b>	<b>23,5</b>	<b>36,5</b>	<b>56,8</b>	<b>88,4</b>	<b>115,4</b>
<b>ТЛЦ</b>	<b>Общий объем груза</b>	<b>7.4</b>	<b>16,7</b>	<b>26,3</b>	<b>41,5</b>	<b>65,5</b>	<b>86,2</b>
<b>ТЛЦ</b>	<b>Автомобильный груз</b>	<b>5,83</b>	<b>13,07</b>	<b>20,61</b>	<b>32,50</b>	<b>51,29</b>	<b>67,45</b>

ТЛЦ = торгово-логистический центр

Источник: результаты модели оценки спроса.

48. Результат прогноза спроса на грузы приведет к оценке площади и зонированию различных включенных в окончательный список компонентов ТЛЦ, таких как складская зона и хранилище, торговый центр, объекты дополнительных услуг, а также стоянка для грузовиков и зона обработки.

#### **Е. Экономическое обоснование создания торгово-логистического центра**

49. Учитывая страновой, областной и отраслевой контекст, обсуждаемый в первых трех разделах этой главы, и прогнозируемый спрос на грузоперевозки для логистических услуг, представленный в четвертом разделе, существует серьезное экономическое обоснование для создания ТЛЦ в Согдийской области. Обоснование основано на потенциальных экономических выгодах от создания ТЛЦ в области и его согласовании с приоритетами экономического развития центрального правительства Таджикистана и местных органов власти Согдийской области.

50. **Возможные экономические выгоды.** Создание современного ТЛЦ, использующего цифровые технологии и способного предоставлять мультимодальную логистику и другие бизнес-услуги, связанные с торговлей (включая услуги хранения с регулируемой температурой), принесет значительную экономическую выгоду Согдийской области. Учитывая размер области и ее роль во внешней торговле Таджикистана, создание такого ТЛЦ в Согдийской области также принесет значительные экономические выгоды для страны в целом. В частности, это повысит занятость. На самом ТЛЦ потенциально может быть занято значительное количество людей, в том числе работников средней и высокой квалификации. Кроме того, это может увеличить занятость, стимулируя ряд видов экономической деятельности (включая садоводство, производство и транспорт) и развитие МСП.

51. Кроме того, ТЛЦ повысит наличие, доступность и качество логистических услуг. Это, в свою очередь, поможет снизить торговые издержки, включая затраты на информацию и время, а также неопределенность и риски, связанные с международными перевозками в Таджикистан и из Таджикистана. ТЛЦ также будет способствовать развитию малого и среднего бизнеса, е-коммерции и транспортного сектора, а также увеличению экспорта транспортных и логистических услуг. Это поможет Таджикистану и, в частности, Согдийской области полностью реализовать свой транзитный потенциал. Предоставляя услуги по очистке, сортировке, калибровке, упаковке и хранению с регулируемой температурой, ТЛЦ может помочь улучшить товарность продукции садоводства, сократить послеуборочные потери фруктов и овощей, сохранить запасы продовольствия и уменьшить сезонные колебания цен на продукты питания. Благодаря этим эффектам ТЛЦ может увеличить производство и экспорт продукции садоводства и промышленных товаров (включая переработанные пищевые продукты); способствовать диверсификации состава и направления товарного экспорта; снизить уязвимость экономики к внешним потрясениям (например, к резкому росту или падению мировых цен на сырьевые товары); снизить риски цепочки поставок пищевых продуктов; и повысить продовольственную безопасность (Рисунок 8).

Рисунок 8: Потенциальные экономические преимущества ТЛЦ



ТЛЦ = торгово-логистический центр  
 Источник: Исследовательская группа.

52. Создание ТЛЦ в Согдийской области будет способствовать развитию ЭКШТХ. Он будет служить по крайней мере двум тематическим приоритетам дорожной карты развития ЭКШТХ, а именно улучшению автомобильной и железнодорожной транспортной связанности и развитию цепочек добавленной стоимости в садоводстве. Соответственно, ТЛЦ поможет углубить экономическую интеграцию Таджикистана с Узбекистаном и Казахстаном и повысить общее процветание в Центральной Азии.

55. Признание экономической целесообразности также проявилось в том факте, что несколько организаций развития активно поддерживают проекты, подобные ТЛЦ. Всемирный банк планирует поддержать создание трех логистических объектов в Таджикистане, в том числе агрологистического комплекса площадью 2,5 га в Согдийской области, с упором на объекты с контролируемой температурой. Исламский банк развития также оценивает возможность создания логистического центра на ППГ Фотехобод-Ойбек.<sup>21</sup>

56. **Согласование с приоритетами правительства.** Создание современного ТЛЦ в Согдийской области будет соответствовать приоритетам развития центрального

<sup>21</sup> Информацией поделились официальные лица Таджикистана 12 сентября 2023 года на консультативном совещании по проекту предварительного технико-экономического обоснования ТЛЦ и МЦПК в Ташкенте.

правительства Таджикистана и местных органов власти области. Он будет служить нескольким экономическим и социальным целям как центрального правительства страны, так и областной администрации.

57. В задачи Национальной стратегии развития Таджикистана на период до 2030 года входит полное использование транзитного потенциала страны, обеспечение продовольственной безопасности, повышение производительной занятости. Правительство Таджикистана признает важность развития сектора логистики для достижения этих целей. Соответственно, приоритетами стратегии являются развитие логистической инфраструктуры и создание сети современных транспортно-логистических центров.<sup>22</sup> В 2022 году Правительством Таджикистана разработан проект Государственной программы развития системы логистики в Республике Таджикистан на 2023–2028 годы. Программа направлена на повышение доли транспортных и логистических услуг в ВВП с 8% до 10%. Программа также уделяет приоритетное внимание развитию информационной инфраструктуры для логистических услуг. Подчеркивается необходимость внедрения современных ИКТ и создания единой информационной платформы для логистических центров в рамках единой сети.<sup>23</sup> Среди ее приоритетов – привлечение инвестиций в логистический сектор, развитие материально-технической инфраструктуры.

58. Приоритеты развития местной администрации Согдийской области включают создание новых рабочих мест, развитие производства и услуг, расширение экспорта, в том числе экспорта продукции садоводства. В Программе социально-экономического развития Согдийской области на 2021-2025 годы подчеркивается необходимость развития логистической инфраструктуры и услуг в области, в частности, для стимулирования роста пищевой промышленности, расширения и диверсификации экспорта, повышения продовольственной безопасности.<sup>24</sup> Создание грузовых терминалов в крупных промышленных городах, таких как Худжанд, с соответствующей инфраструктурой и оборудованием может способствовать увеличению трансграничных торговых потоков. Создание центров консолидации и деконсолидации с оборудованием для погрузки и разгрузки, а также контейнерных площадок, где осуществляется интермодальная перегрузка и комплектация грузов, рассматривается как ключевой фактор преодоления пробела в инфраструктуре логистических услуг. Это также повысит эффективность отрасли.

---

<sup>22</sup> Правительство Таджикистана. 2016. *Национальная стратегия развития Республики Таджикистан на период до 2030 года*. [https://medt.tj/documents/main/strategic\\_national\\_programm/NDS-2030\\_edited\\_14.3.doc2](https://medt.tj/documents/main/strategic_national_programm/NDS-2030_edited_14.3.doc2) (по состоянию на 13 мая 2023 г.).

<sup>23</sup> Правительство Таджикистана. 2022. *Государственная программа развития системы логистики в Республике Таджикистан на 2023–2028 годы*. Душанбе.

<sup>24</sup> Совет народных депутатов Согдийской области. 2020. *Программа социально-экономического развития Согдийской области на 2021-2022 годы*. Худжанд.

### III. КОНЦЕПТУАЛЬНЫЙ ПЛАН ТОРГОВО-ЛОГИСТИЧЕСКОГО ЦЕНТРА

#### A. Составные части торгово-логистического центра

59. Торгово-логистический центр (ТЛЦ) предназначен для увеличения трансграничной торговли и обеспечения эффективных логистических услуг в Согдийской области путем развития специализированной торговой и логистической инфраструктуры и услуг. ТЛЦ расширит возможности для лучшего удовлетворения потребностей в торговле и производстве грузов, а также ускорит таможенные процедуры, что приведет к более быстрому перемещению грузов в пунктах пересечения границы (ППГ). ТЛЦ будет включать в себя такие объекты, как склад, упаковочные цеха, погрузочно-разгрузочные комплексы, распределительные центры, контейнерные площадки и вспомогательную инфраструктуру, а также административное здание, таможенный контрольно-пропускной пункт, охрану и офисные помещения среди других коммунальных объектов. Эти объекты будут включены в два физических компонента: торговый центр и логистический центр.

60. **Торговый центр** в ТЛЦ намечен как предпочтительное место для содействия и продвижения торговой деятельности в Согдийской области, включая промышленные и торговые выставки, торговые конференции, съезды, торговые ярмарки, сетевые мероприятия B2B и индивидуальные мероприятия для компаний. Он направлен на привлечение поставщиков услуг для обеспечения отраслевой поддержки участников внешнеторговой деятельности, например, предоставления отраслевых консультационных услуг, обучения соответствующих заинтересованных сторон, оказания инвестиционной поддержки, помощи в соответствующей рыночной информации, подключения отечественных участников рынка к глобальным цепочкам добавленной стоимости и т. д. Торговый центр предоставит коммерческие офисные помещения торговым ассоциациям, таможенной службе и другим заинтересованным сторонам для работы в непосредственной близости. В функции торгового центра ТЛЦ будут входить:

- **Организация мероприятий/выставок, связанные с торговлей**, путем предоставления физической инфраструктуры и сопутствующих услуг для обеспечения организации мероприятий, связанных с торговлей.
- **Создание информационного центра для поддержки участников внешнеэкономической деятельности**, предоставляя актуальные, своевременные и надежные данные и информацию, а также предлагая консультационные услуги (например, по таможенным процедурам и документации) существующим и новым участникам торговли, включая содействие в открытии торгового бизнеса.
- **Поддержка развития частного сектора**, объединяя заинтересованные стороны из государственного и частного секторов для совместного создания благоприятной деловой среды.

61. Деловая активность, осуществляемая в торговых центрах в различных частях мира, определила выбор подкомпонентов торгового центра ТЛЦ. Например, торговый центр в Дубае ориентирован на проведение крупных мероприятий (до 500 мероприятий в год), имеет площадь 1,3 млн кв. футов и большой жилой комплекс, в котором участники и корпорации могут бронировать апартаменты с обслуживанием на длительные сроки. С другой стороны, торговый центр Мумбаи, который ориентирован на предоставление офисных помещений, имеет больше пространства, предназначенного для коммерческих площадей, учебного и образовательного центра. Он также фокусируется на создании знаний для своих арендаторов/пользователей путем проведения учебных программ совместно с университетами по различным темам, таким как развитие предпринимательства, торговые бизнес-услуги, финансовый менеджмент для МСП, международные маркетинговые стратегии и т. д. В Таблице 9 показано распределение площадей по различным компонентам трех сравниваемых торговых центров.

Таблица 9: Компоненты торговых центров в Дубае, Мумбаи и Стамбуле

Подкомпоненты	Дубай	Мумбаи	Стамбул	В шорт-листе для ТЛЦ
<b>Площадь под компоненты</b> (в % от общей площади торгового центра)				
Выставочные центры / экспо-центр	30,3%	27,0%	49,8%	Да
Конференц-центр/конференц-залы и т.д.	2,8%	3,0%	1,0%	Да
Торговый центр или пассаж	1,4%	3,0%	4,0%	Да
Коммерческий комплекс или бизнес-центр или офисное помещение	46,5%	61,0%	36,0%	Да
Жилье или отели	15,1%	0,0%	6,0%	Нет
Вспомогательная инфраструктура/ парковочные зоны	4,0%	3,0%	3,0%	Да
Образовательный и учебный центр	-	3%	-	Нет
Выручка от операций (млн долл США, по состоянию на 2022 год)	350	6	17	
Годовая частота использования (количество выставочных мероприятий)	500	60	100	
Кейтеринговые услуги	1,9 млн			

ТЛЦ = торгово-логистический центр

Источник: анализ исследовательской группы.

62. Компоненты ТЛЦ выбираются на основе характера услуг, которые он будет предоставлять. Основной целью ТЛЦ является увеличение приграничной торговли в области, поэтому торговый центр должен предоставлять выставочные центры, коммерческие комплексы/офисные помещения и вспомогательную инфраструктуру. Поскольку предполагается разместить ТЛЦ в пределах или вблизи Худжандской агломерации, строительство жилого комплекса считается нецелесообразным.

63. **Логистический центр** предназначен для оказания логистической поддержки с целью развития торговли в Согдийской области за счет совершенствования логистической инфраструктуры и услуг. В частности, он призван служить складским центром для грузов и транзитным складом, а также предоставлять услуги с приращением стоимости по консервированию, упаковке и дистрибуции грузов. Логистический центр призван увеличить предложение логистических услуг со значительно расширенными возможностями обслуживания торговых и производственных грузов. Он удовлетворит растущий спрос на складские помещения для продуктов питания, строительных материалов и оборудования на основе прогнозов спроса на складские услуги, представленных в предыдущей главе. Ниже приведены некоторые ключевые функции логистического центра:

- **Упрощение агрегации и распределения грузов**, позволив консолидировать грузы для достижения эффекта масштаба и снижения общих затрат на логистику.
- **Обеспечение интегрированного хранения и складирования**, предоставляя современные и механизированные складские помещения с особыми требованиями к обработке, если таковые имеются, что снижает потери при сортировке и обработке.
- **Содействие мультимодальным грузовым перевозкам**, поддерживая беспрепятственную передачу грузов с автомобильного транспорта на железнодорожный для дальних перевозок, тем самым повышая эффективность и снижая затраты.
- **Предоставление дополнительных услуг** таких как таможенное оформление, перестановка контейнеров, маркировка, упаковка, чтобы сократить время ожидания в портах, что приводит к снижению стоимости грузовых перевозок и времени для экспортных грузов.

64. Мультимодальные логистические центры в разных странах Центральной Азии, включая Таджикистан, Грузию и Казахстан, имеют аналогичный набор компонентов (Таблица 10).

Таблица 10: Бенчмаркинг логистических центров в Центральной Азии

Страна	Таджикистан	Таджикистан	Грузия	Казахстан
Компонент/местоположение	Нижний Пяндж	Турсунзаде	Международный логистический центр	Логистический Центр Астана
Стадия разработки	Завершено (Этап 1)	Завершено	Продолжается	Продолжается
Таможенный досмотр/ бондовая зона	Да	Да	Да	-
Склад/хранилище	Да	Да	Предлагается	Да
Вспомогательная инфраструктура (охрана и т. д.)	Да	Да	Предлагается	Да
Административно-социальные объекты (здравоохранение, пожарная служба)	Да	Да	Предлагается	Да
Коммерческие офисные помещения / грузовые офисы	Да	Да	Да	Предлагается
Контейнерное депо/двор	Да	Да	Да	Да
Распределительный центр	-	-	Предлагается	Да
Грузовой терминал	Да	Да	Да	Да
Упаковочное предприятие	Да	-	Да	-
Весовое оборудование	Да	Да	Да	Да
Авиагрузовой комплекс	-	-	Да	-
Железнодорожный вокзал	Предлагается	Да	Да	-
Погрузочно-разгрузочный комплекс	Да	Да	Да	Да
Бизнес-центры	-	Да	-	Предлагается

Источник: анализ исследовательской группы, основанный на отчетах о проектах центров, включенных в бенчмаркинг.

65. Для дальнейшего облегчения трансграничной торговли ТЛЦ может включать внутреннюю таможенную и таможенный бондовый склад.<sup>25</sup> Для такой области, как Согдийская, где продаются большие объемы сельскохозяйственной и садоводческой продукции, необходимо, чтобы пункт таможенного оформления был оснащен специализированной испытательной лабораторией с высококвалифицированным техническим персоналом. Централизованное расположение таможенных служб в ТЛЦ должно усилить контроль за оформлением и перемещением грузов, обеспечить безопасность груза и обеспечить согласованность политики. Таможенный бондовый склад поможет в краткосрочном и среднесрочном хранении грузов, чтобы участники ВЭД могли отсрочить платежи по импортным пошлинам и, следовательно, увеличить свой оборотный капитал.<sup>26,27</sup>

<sup>25</sup> Внутренний таможенный орган должен предоставлять упрощенные процедуры таможенного оформления обычным импортерам, которым может не требоваться отдельная импортная декларация для каждой партии, тем самым устраняя узкие места в ППГ. Ускоренная таможенная процедура приводит к ускорению движения транспорта в ППГ, экономит время и затраты на обработку грузов.

<sup>26</sup> Таможенный бондовый склад: поскольку ТЛЦ предназначен для облегчения трансграничной торговли, таможенный бондовый склад должен быть одним из его компонентов. Таможенный бондовый склад является беспошлинной зоной для импорта и экспорта. При таком механизме все налоги откладываются до момента выпуска товаров либо для внутреннего использования, либо для экспорта. Это обеспечивает краткосрочное и среднесрочное хранение, что помогает УВЭД отсрочить платежи по импортным пошлинам и, следовательно, увеличить свой оборотный капитал.

<sup>27</sup> Статья 100-103. Таможенный кодекс Таджикистана

66. ТЛЦ также должен иметь общее помещение для мостовых весов и зону административного обслуживания, которые будут выступать в качестве вспомогательной инфраструктуры ТЛЦ. Размер каждого из этих элементов инфраструктуры зависит от прогнозируемых торговых потоков из ТЛЦ. Оценка спроса на груз была проведена для определения требований к размеру и грузоподъемности (см. Раздел D главы 2). Последующие разделы включают оценку спроса на груз ТЛЦ. Основываясь на торговом профилировании и производственном потенциале в области, оцениваются потребности в земле для предлагаемого объекта.

## В. Оценка местоположения для ТЛЦ

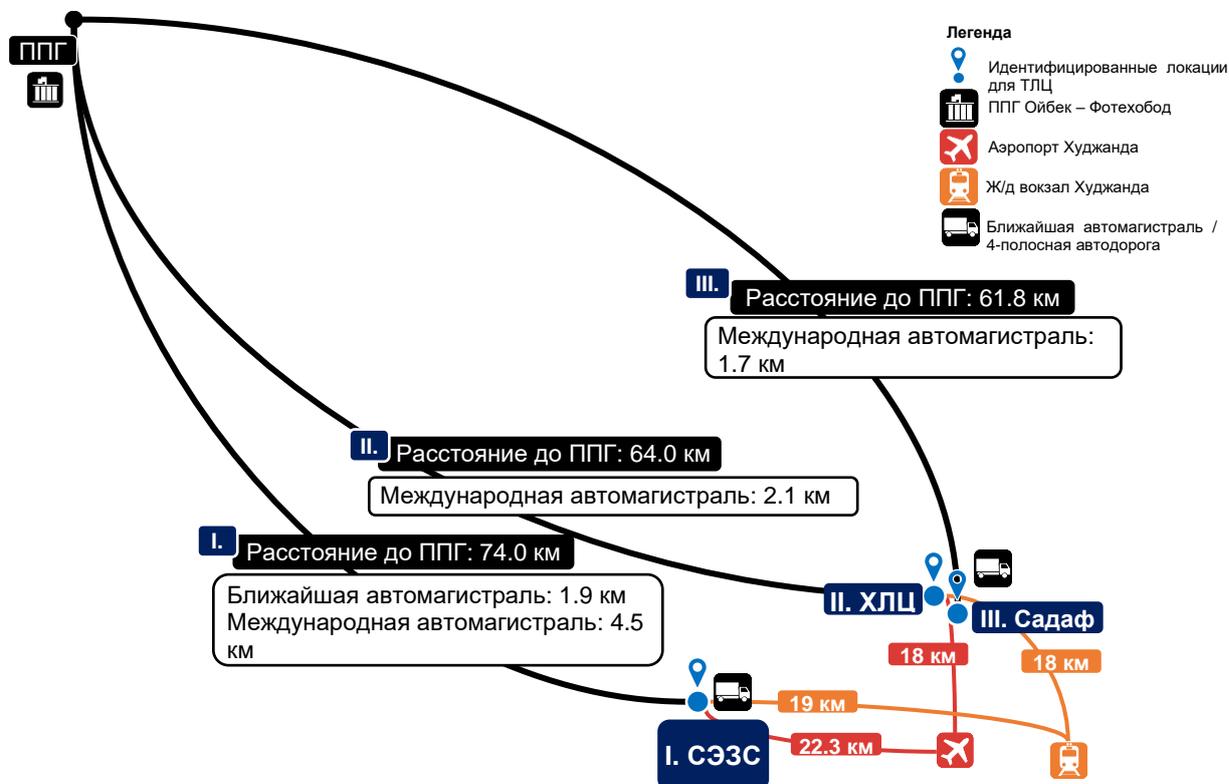
67. Определение местоположения ТЛЦ основано на консультациях с заинтересованными сторонами и ключевой информации, полученной в ходе посещения объекта. На рассмотрении находятся три площадки, а именно Свободная экономическая зона «Сугд» (СЭЗ «Сугд»), Логистический центр г. Худжанд (ХЛЦ) и Индустриальная зона «Садаф», которые были предложены администрацией Согдийской области. Множество параметров, таких как особенности участка, топография, доступность, экологические ограничения, инфраструктура, ППГ, наличие инженерных сетей, а также одобрения и нормативно-правовые требования, были собраны и проанализированы для определения наиболее подходящего места для ТЛЦ.

68. В следующем разделе подробно описывается методология, использованная для оценки местоположения трех потенциальных площадок, и излагаются рамки, принятые для окончательного выбора земельного участка, и результаты проделанной работы.

### 1. Идентификация земельного участка и участки-кандидаты

69. Исследовательская группа посетила три предложенных участка-кандидата для ТЛЦ. В следующем разделе описаны три потенциальных кандидата на ТЛЦ (Рисунок 9).

Рисунок 9: Местоположение земельных отводов СЭЗ «Сугд», ХЛЦ и Садаф



ППГ = пункты пересечения границы, ХЛЦ = Логистический центр г. Худжанд, Садаф = Индустриальная зона «Садаф», СЭЗС = СЭЗ «Сугд», ТЛЦ = торгово-логистический центр  
 Источник: Транспортные перевозчики АВВАТ – Таджикистан

## **Свободная экономическая зона «Сугд»**

70. Как упоминалось в предыдущей главе, СЭЗ «Сугд» представляет собой особую экономическую зону, расположенную в пределах 10 км от центра города Худжанда. Ее общая площадь составляет 320 га, из которых 210 га свободны, а 110 га занимают здания и легкие производственные помещения. В СЭЗ «Сугд», созданной в 2008 году, арендная плата за землю составляет 0,50 доллара США за м.<sup>2</sup> Близость к объектам обрабатывающей промышленности в СЭЗ «Сугд» и вокруг города Худжанда может обеспечить устойчивый спрос на логистику. СЭЗ «Сугд» оснащена внутренней инфраструктурой, такой как электроснабжение, водоснабжение, внутренние дороги и действующие офисные помещения.

71. СЭЗ «Сугд» связана только автомобильным транспортом, а ближайшей железнодорожной станцией является Худжанд (примерно в 20 км от СЭЗ «Сугд»). Следовательно, в СЭЗ «Сугд» ожидаются только грузы с автодороги с более высокой стоимостью фрахта для доставки последней мили. Тем не менее, участок находится рядом с международными автомагистралями, такими как международная автомагистраль Памир (9 км) и автомагистраль Душанбе – Худжанд – Чанак, что повышает привлекательность.

72. В СЭЗ «Сугд» работает несколько малых и средних предприятий (МСП). Для предприятий в СЭЗ «Сугд» действует льготный налоговый и таможенный режим. Это создает основания для того, чтобы большее количество таких предприятий открывало свою деятельность в СЭЗ «Сугд» и использовало логистические и торговые услуги в ТЛЦ.

## **Логистический центр г. Худжанд**

73. ХЛЦ, основанный в марте 1998 года, является функционирующим логистическим центром в городе Худжанд. Основным видом деятельности ХЛЦ является предоставление парковки, таможенных процедур, складских помещений для международных автомобильных перевозчиков. В ХЛЦ предусмотрена совместная круглосуточная работа таможенных органов, санитарно-карантинных служб, а также складов временного хранения и таможенных складов.

74. В настоящее время ХЛЦ эксплуатируется на площади менее 2,64 га с возможностью расширения до 20 га. ХЛЦ расположен недалеко от города Худжанд и имеет хорошо организованное управление логистикой. В числе клиентов у ХЛЦ есть известные бренды, такие как Coca Cola и Siema. Благодаря местоположению ХЛЦ товары могут перемещаться в Узбекистан, город Худжанд и Душанбе, так как он расположен недалеко от международной автомагистрали Худжанд – Ташкент (1,5 км) и международной автомагистрали Душанбе – Чанак. ХЛЦ также находится в непосредственной близости от более чем 20 малых и средних предприятий. ХЛЦ имеет объекты внутренней инфраструктуры, такие как электричество, вода и т. д., а также 2 транспортных и логистических оператора.

## **Индустриальная зона «Садаф»**

75. Индустриальная зона «Садаф» или ГУП «Садаф» расположена в северо-восточной промышленной зоне города Худжанд с доступом к более чем 80 МСП в радиусе 10 км. Находится в государственной собственности, общая площадь индустриальной зоны «Садаф» составляет 12,9 га. На территории есть здания, а кое-где производственное оборудование было оставлено предыдущими операторами. В этот район также входит ряд готовых зданий и сооружений общей площадью более 40 000 м.<sup>2</sup> ГУП «Садаф» находится примерно в 1,5 км от международной автомагистрали Худжанд – Ташкент. Индустриальная зона находится примерно в 10 км от железнодорожной станции Худжанд и в 40 км от станции Спитамен – Нау.

76. Эта индустриальная зона может быть преобразована в ТЛЦ, поскольку земля принадлежит государству, а внедрение может быть ускорено за счет использования существующих объектов и оборудования. Однако существующие активы устарели и требуют масштабной модернизации.

## **2. Структура оценки участка и результат оценки**

77. Оценка местоположения осуществляется с помощью структуры, состоящей из 7 основных тем/параметров, таких как характеристики участка, связанность и соответствующая инфраструктура, внутренняя инфраструктура и коммунальные услуги, капитальные и эксплуатационные затраты, ППГ, внешняя среда, а также одобрения и нормативно-правовые требования (Рисунок 10). Эти параметры направлены на оценку всесторонней пригодности земельного участка в соответствии с физической инфраструктурой, социально-экономическими и демографическими особенностями каждого участка. Такие параметры, как «Одобрения и нормативно-правовые требования», также оценивают компонент легкости ведения бизнеса (EoDB) для каждого участка. Параметр «Капитальные и операционные расходы» направлен также на оценку общих капитальных и операционных затрат на создание и эксплуатацию ТЛЦ в каждом месте, включая оценку стоимости земли, дополнительных сборов за приобретение, коммунальных услуг и взимаемых сборов за обслуживание. Структура состоит из 40 подпараметров с одинаковым весом. Затем эти параметры ранжируются и оцениваются для трех участков-кандидатов по шкале относительного ранжирования (подробную методологию см. в Приложении 2).

Рисунок 10: Структура оценки площадки для ТЛЦ

 Особенности участка	<ul style="list-style-type: none"> <li>Наличие земли</li> <li>Прилегание земельного участка</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Топография</li> <li>Форма участка</li> </ul>
 Связанность и соответствующая инфраструктура	<ul style="list-style-type: none"> <li>Близость соединительных магистралей</li> <li>Железнодорожное сообщение</li> <li>Аэропорты</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Индустриальные зоны</li> <li>Планы расширения инфраструктуры соединительных / подъездных дорог</li> </ul>
 Внутренняя инфраструктура и коммунальные услуги	<ul style="list-style-type: none"> <li>Наличие энергоснабжения</li> <li>Наличие водоснабжения</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Внутренняя инфраструктура</li> <li>Связанность с внутренними дорогами</li> </ul>
 Капитальные и операционные расходы	<ul style="list-style-type: none"> <li>Стоимость земли</li> <li>Дополнительные сборы за приобретение</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Стоимость коммунальных услуг</li> <li>Плата за обслуживание</li> </ul>
 ППГ	<ul style="list-style-type: none"> <li>Расстояние от ППГ</li> <li>Грузопоток</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Наличие таможенного офиса</li> <li>Процедуры оформления и т. д.</li> </ul>
 Внешняя среда	<ul style="list-style-type: none"> <li>Наличие грузовых отраслей</li> <li>Якорные арендаторы</li> <li>Близость к городскому центру</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Наличие логистических операторов в регионе</li> <li>Стадия развития района</li> <li>Наличие кадров</li> </ul>
 Разрешения и нормативно-правовые требования	<ul style="list-style-type: none"> <li>Возможность покупки</li> <li>Время одобрения</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Требуемый уровень одобрения</li> <li>Экологическая экспертиза</li> </ul>

ППГ = пункт пересечения границы, ТЛЦ = торгово-логистический центр  
 Источник: анализ исследовательской группы.

78. На основе анализа данных, связанных с площадкой, и исследования непосредственно на месте, три участка оценивались в соответствии со структурой оценки местоположения, как показано на Рисунке 8. Согласно собранным данным и проведенному анализу, **СЭЗ «Сугд» была включена в короткий список как наиболее подходящее место среди трех вариантов, за которым следуют ХЛЦ и Индустриальная зона «Садаф».** Ниже приводится резюме результатов (см. также Таблицу 11).

- СЭЗ «Сугд» занимает более высокое место, чем две другие площадки, с точки зрения наличия внутренней инфраструктуры, связанности (с более близким доступом к железнодорожным грузам), более низких капитальных и операционных затрат, а также меньшего времени одобрения и затрат, связанных с созданием ТЛЦ.
- Имеющаяся у ХЛЦ земля (доступно всего 2,41 га) имеет ограниченные возможности расширения для размещения увеличенного объема груза, предусмотренного для ТЛЦ. Кроме того, у ХЛЦ нет дальнейших планов или возможностей для строительства железнодорожного терминала внутри ХЛЦ, в отличие от СЭЗ «Сугд», где осуществляется планирование железнодорожного терминала и связанности последней мили.
- Индустриальная зона «Садаф», хотя и имеет доступную землю, имеет серьезные ограничения в развитии инфраструктуры (проблема электроснабжения и водоснабжения), а существующие активы устарели и нуждаются в обширной модернизации, которая является дорогостоящей.

79. Сравнение трех участков ставит СЭЗ «Сугд» в выгодное положение стать первым кандидатом на ТЛЦ, в то время как ХЛЦ и ГУП «Садар» почти на одном уровне по различным параметрам; ХЛЦ немного превосходит ГУП «Садаф». **Также может рассматриваться новое местоположение с существующей и/или потенциальной связанностью с железнодорожным сообщением**, поскольку в СЭЗ «Сугд» нет железнодорожного сообщения последней мили, которое необходимо для обслуживания почти 25% грузоперевозок в Согдийской области.

Таблица 11: Результат оценки площадки для ТЛЦ

Параметры	% веса	СЭЗ «Сугд»	Логистический Центр г. Худжанд	ГУП «Садаф»
Характеристики участка	15%	0,35	0,28	0,28
Связанность и соответствующая инфраструктура	20%	0,50	0,45	0,48
Внутренняя инфраструктура и коммунальные услуги	10%	0,38	0,35	0,35
Капитальные и операционные расходы	15%	0,33	0,28	0,28
ППГ	15%	0,38	0,40	0,38
Внешняя среда	15%	0,35	0,43	0,43
Одобрения и нормативно-правовые требования	10%	0,25	0,23	0,20
<b>Итого</b>		<b>2,53</b>	<b>2,40</b>	<b>2,38</b>

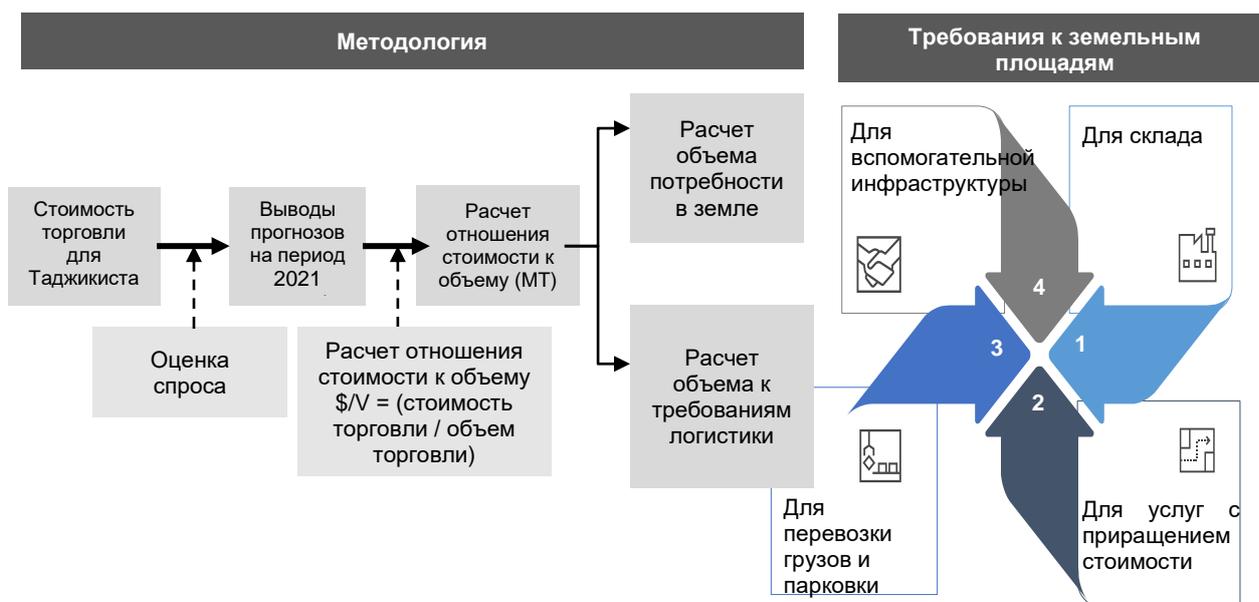
ППГ = пункт пересечения границы, СЭЗ = свободная экономическая зона, ТЛЦ = торгово-логистический центр  
 Источник: анализ исследовательской группы и данные посещений участков.

### С. Оценка требований к земельным площадям для ТЛЦ

80. В этом разделе представлена оценка земельной площади на основе прогнозов спроса на логистические услуги, с учетом спроса, возникающего в результате перемещения грузов (торговли), а также грузов, образующихся в производственной зоне Согдийской области (см. разделы С и D главы 2 и Приложение 1). Прогнозы спроса направлены на оценку требований к земельным площадям для всех включенных в короткий список компонентов ТЛЦ и последующего поэтапного развития.

81. Оценка потребности в земельных площадях для ТЛЦ была проведена путем оценки объема торговли и производственного потенциала Согдийской области. На Рисунке 11 показана методология и оценка спроса на земельные площади.

Рисунок 11: Оценка требований к земельным площадям для ТЛЦ



ТЛЦ = торгово-логистический центр  
 Источник: анализ исследовательской группы.

**82. Допущения, использованные при оценке требований к земельным площадям.** Исследование проводилось с учетом объема груза и профиля различных продуктов, которые могут храниться в ТЛЦ (см. раздел D главы 2 и Приложение 1). Путем вторичного исследования было установлено, что вместимость склада, необходимая для хранения одной тонны груза, составляет 1,1 м<sup>2</sup>. Также среднее время хранения груза составляет 15 дней на тонну. Эти допущения были учтены путем расчета площади и среднего времени ожидания для основных категорий продуктов, таких как продукты питания, строительные материалы, удобрения и сельскохозяйственная продукция. Оценки объема груза сделаны для определения требований к земельной площади для ТЛЦ. В Таблице 12 обобщены результаты сравнения площади хранения для ТЛЦ.

**Таблица 12: Бенчмарки площадок для хранения в ТЛЦ**

Категория продукта	Бенчмарки площадок для хранения		
	Объем (млн тонн в год)	Сред. время хранения	Площадь склада (кв.м/т) / кв.м
Продовольственное зерно	1,3	30	1,25
Удобрения	0,10	15	1,25
Пищевые масла	0,10	15	0,42
Строительные материалы	1,48	1,5	1,09
	<b>3.0</b>	<b>14,8</b>	<b>1.1</b>

МТРА = млн тонн в год, ТЛЦ = торгово-логистический центр

Источник: Сравнительный анализ на основе вторичного исследования.

**83. Складская площадь.** Тип помещения для хранения такого как склад, зависит от характера товара, среднего времени пребывания груза и требуемой площади хранения на тонну груза. Требуемая складская площадь для ТЛЦ рассчитывается на основе максимальной годовой потребности в площади в течение 20 лет. Для того же расчета учитывается пиковый коэффициент 20% от общего годового объема, требующего хранения. Математическая формула для расчета потребности в складских площадях для каждого товара представлена ниже:

*Складская площадь = {Объем обрабатываемого товара (тонн) \* % объема, требующего складирования \* (1+ пиковый коэффициент) \* (Среднее время пребывания товара /365) \* Требуемая площадь хранения на тонну груза}*

84. Исходя из расчетов по оценочным грузам, общая площадь, необходимая для складирования, составляет 64 га. Это включает в себя крытую складскую площадь, открытое пространство для складирования, транзитное помещение, хранение холодной цепи и объекты с дополнительными услугами. Предполагается, что процент объема, требующего складирования, составляет 21%, исходя из предположения, что почти половина средних и крупных предприятий имеют собственные складские помещения, и не более 30% малых и средних предприятий могут передать свои логистические потребности на аутсорсинг в соответствии с консервативным сценарием. Площадь объектов в пределах складского помещения должна включать в себя отведенные площади для дополнительных услуг, таких как упаковка, маркировка и распространение, которые будут составлять 50% от общей площади складских помещений, примерно 33 га.

**85. Зона вспомогательной инфраструктуры.** Вспомогательная инфраструктура включает в себя такие объекты, как внутренние дороги, административные здания, погрузочно-разгрузочные площадки, коммерческие площади под офисы и выставочный центр торговых услуг. Территория грузового терминала должна включать в себя контейнерное депо, площадку для порожних контейнеров, оборудование для взвешивания и обработки грузов. Предполагается, что площади внутренних дорог составляют 6-8% от общей площади складских помещений (т.е. 4 га), а 4 га предполагается для торговых площадей, офисов и выставочного центра.

86. Оценка площади торгового центра сопоставляется с некоторыми выставочными центрами с высокой вместимостью, в которых ежегодно проводятся выставки с момента его создания. Требуемая площадь на человека составляет 2,5 м<sup>2</sup>. Следовательно, с учетом возможности принять 15 000 – 20 000 человек на торговом мероприятии потребуется около 2 га площади.<sup>28</sup>

**87. Грузовой терминал.** Общая рассматриваемая территория ТЛЦ должна иметь около 2,4 млн грузовых автомобилей (как по производству, так и по объему грузов к 2048 году). Предполагается, что к 2048 году ТЛЦ будет обрабатывать 3 60 000 грузовых ТС в год. При среднем времени простоя не более 3 дней общая площадь, необходимая для грузового терминала, оценивается в 7 га. С учетом места для другой вспомогательной инфраструктуры, такой как административные здания, внутренние дороги, зоны таможенного досмотра и т. д., **общая расчетная площадь ТЛЦ оценивается в 80 га.** В Таблице 13 показаны результаты оценки спроса на землю для ТЛЦ.

**Таблица 13: Оценка спроса на землю для ТЛЦ**

Компоненты ТЛЦ	Максимальный годовой объем (МТРА) / количество ТС	% объема, требуемого складировани я	Сред. время простоя (в днях)	Площадь склада ((кв.м/т) / кв.м)	Площадь ТЛЦ (кв.м)	Площадь ТЛЦ (га)
Общая площадь объекта для складирования	67,4 МТРА	21%	15	1.10	642 459	64
Грузовой терминал и погрузочно- разгрузочный комплекс	1 686 174 ТС	21%	2,5	28	68 879	7
Вспомогательная инфраструктура	-	-	-	-	85 432	9
<b>Требуемая общая площадь</b>						<b>80</b>

МТРА = млн тонн в год, ТЛЦ = торгово-логистический центр

Источник: анализ исследовательской группы, основанный на оценке спроса для ТЛЦ.

#### **D. План зонирования ТЛЦ**

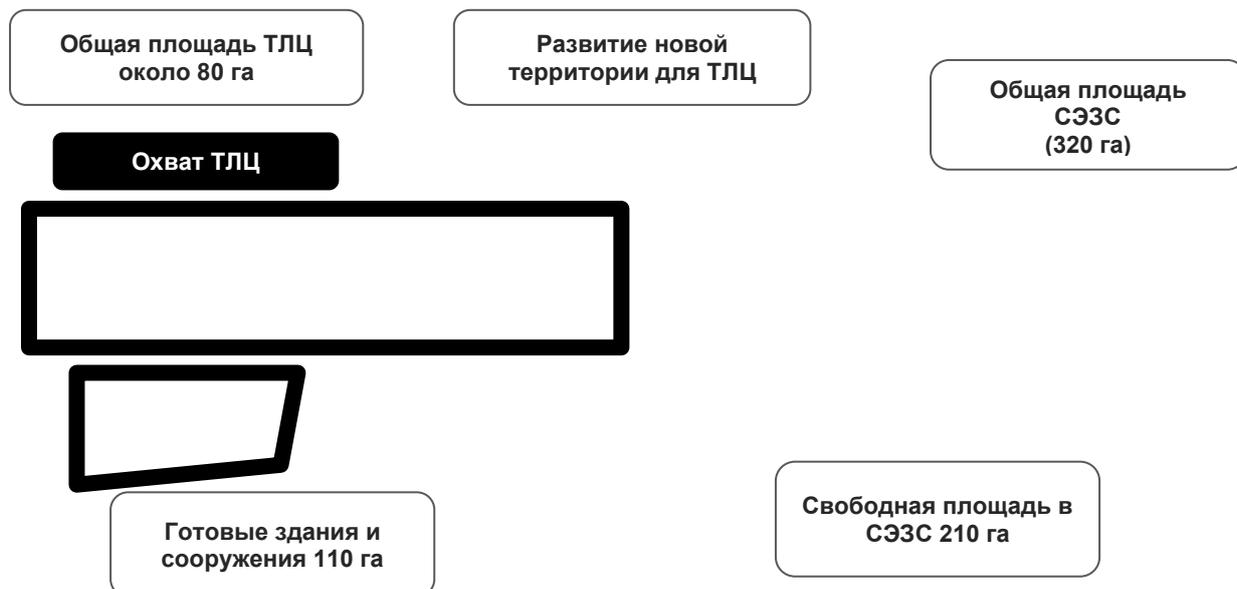
88. План зонирования направлен на предоставление обзора возможной планировки ТЛЦ, включая склады, вспомогательную инфраструктуру, парковочные места и объекты дополнительных услуг. Зонирование основано на следующих критериях/принципах:

- i. Использовать существующее пространство и инфраструктуру СЭЗ «Сугд», включая административные здания, контрольно-пропускные пункты, внутренние дороги, офисные помещения и инженерные сети.
- ii. Создать пространство для движения и досмотра большегрузных автомобилей, включая перемещение груза со склада на таможенный пост.
- iii. Сформировать складской комплекс с плотным штабелированием, чтобы оставить больше территории для вспомогательного развития.
- iv. Создать внутренние маршруты и соединительную инфраструктуру для удобного перемещения грузов: контрольно-пропускной пункт (въезд) – склад – предприятие дополнительных услуг – погрузка и взвешивание – зона таможенного оформления.
- v. Разместить выставочный центр, торговый центр и другую вспомогательную инфраструктуру в отдельной зоне, чтобы не мешать движению транспортных средств.

<sup>28</sup> Оценка площади выставочного центра в Индии: <https://www.expocentreindia.com/facilities;>  
<https://indiaexpomart.com/index.php/capacity-chart/>

89. Общая площадь СЭЗ «Сугд» составляет 320 га, из которых 110 га занимают готовые здания, а остальные 210 га свободны и доступны для строительства ТЛЦ (Рисунок 12).

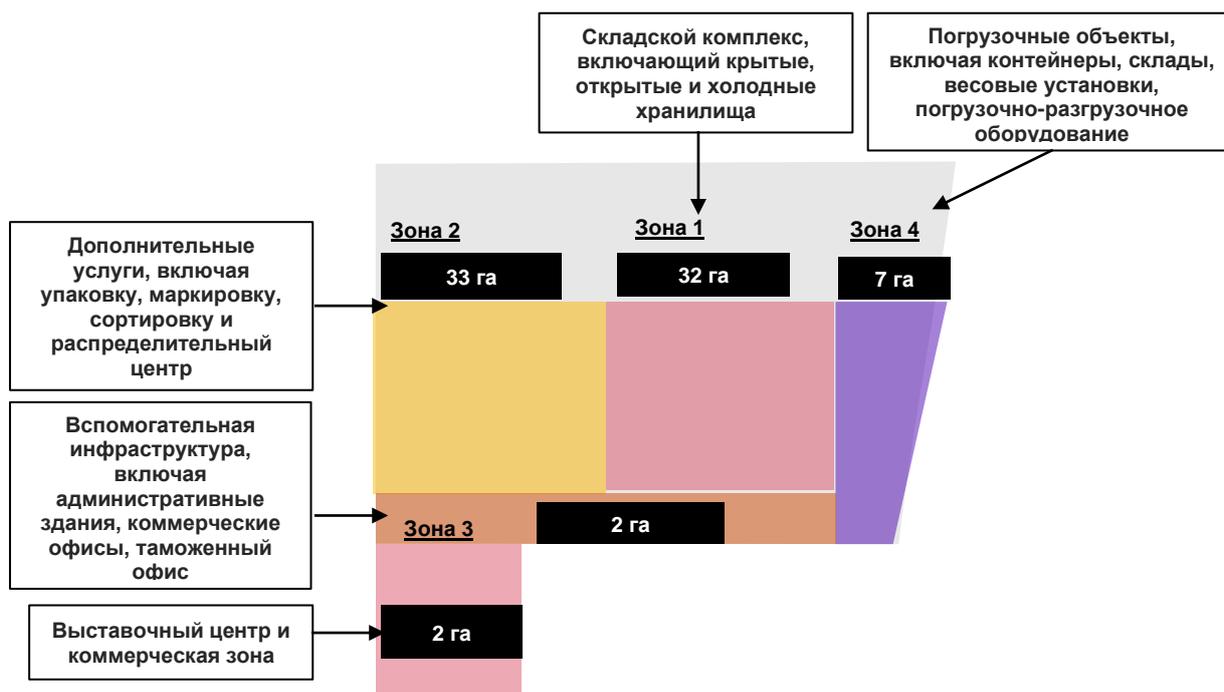
**Рисунок 12: Схема Свободной экономической зоны «Сугд»**



СЭЗС = СЭЗ «Сугд», ТЛЦ = торгово-логистический центр  
 Источник: веб-сайт СЭЗ «Сугд», данные оценки спроса на ТЛЦ.

90. ТЛЦ будет разделен на две большие части: торговый центр и логистический центр. Логистический центр должен включать в себя складские помещения, включая крытую, открытую и холодную зоны хранения (зона 1), территорию объектов, включающую центр упаковки и распределения (зона 2), зону таможенного досмотра и бондовую зону, а также грузовой терминал (зона 4). Торговый центр будет состоять из офисных помещений, выставочного центра, торгового комплекса и ресторанов (зона 3 и 4) (Концепцию и план зонирования ТЛЦ см. на Рисунке 13). Территория выставочного центра будет отведена для свободного передвижения людей, и должен быть обеспечен прямой доступ к дорогам, чтобы избежать проникновения людей на территорию СЭЗ.

**Рисунок 13: Концептуальный план и зонирование торгово-логистического центра**



Источник: анализ исследовательской группы.

## **Е. Институциональная структура ТЛЦ**

91. Для создания и успешного функционирования ТЛЦ требуется эффективная институциональная и управленческая структура для координации политики и вопросов реализации на центральном и местном уровнях. Такая структура должна обеспечивать комплексное планирование, создание и управление объектом в отношении (i) физической и промышленной инфраструктуры, (ii) городских и социальных удобств и (iii) механизмов поощрения и облегчения инвестиций, среди прочего. В этом разделе подробно описаны типы институциональных моделей, предлагаемых для управления ТЛЦ в СЭЗ «Сугд», с использованием сравнительного анализа, проведенного с различными аналогичными объектами по всему миру. Предлагаемые модели формируются на основе данных институциональных моделей, принятых во всем мире для развития крупного инфраструктурного актива. В этом разделе также обобщаются функции различных отделов, а также роли и обязанности различных функциональных руководителей ТЛЦ.

92. Разработка и управление крупномасштабными инфраструктурными проектами основывались на различных моделях в разных частях мира. Эти модели имеют многоуровневые институциональные структуры с различными ролями и обязанностями. Предлагаются две модели институциональной структуры ТЛЦ, а именно модель под руководством правительства и модель государственно-частного партнерства (ГЧП).<sup>29</sup>

### **1. Модель I: Модель под руководством правительства**

93. В рамках модели под руководством правительства администрация СЭЗ «Сугд» выступает в качестве высшего органа управления и несет ответственность за всю деятельность ТЛЦ. Администрация СЭЗ «Сугд» является отдельным юридическим лицом, которое осуществляет управленческий надзор за СЭЗ «Сугд». Администрация СЭЗ «Сугд» является подведомственной организацией уполномоченного государственного органа по управлению СЭЗ (в данном случае Маджлиси Намояндагон). Администрация СЭЗ «Сугд» назначает управляющего для представления СЭЗ «Сугд» во всех отечественных и зарубежных международных организациях, предприятиях, банках и ведомствах, а также согласовывает с местными исполнительными органами государственной власти вопросы создания и развития СЭЗ «Сугд». Вставка 3 содержит общую информацию о СЭЗ в Таджикистане, включая СЭЗ «Сугд».

---

<sup>29</sup> Примечание: Это всего лишь варианты, предоставленные исследовательской группой в рамках предварительной оценки требований для разработки ТЛЦ и допустимых институциональных структур в соответствии с законодательством Таджикистана. Выбор любой из моделей развития остается за Правительством Таджикистана с учетом нескольких факторов и бюджетных ассигнований (в зависимости от обстоятельств).

### Вставка 3: Свободные экономические зоны в Таджикистане

Законы Таджикистана о свободных экономических зонах (СЭЗ) регулируют СЭЗ «Сугд», которая является предполагаемым местом для ТЛЦ. Закон определяет организационные, правовые, экономические принципы создания, управления и эксплуатации СЭЗ на территории Таджикистана. В Таджикистане существуют различные типы СЭЗ в зависимости от приоритетных видов деятельности, установленных в соответствии с законом о СЭЗ. В зависимости от характера деятельности СЭЗ подразделяются на определенные виды и могут объединять в себе несколько функциональных (комплексных) типов СЭЗ. Они могут состоять из нескольких отдельных участков под одной администрацией. Основные типы СЭЗ – промышленные, торгово-коммерческие, сервисные и инновационные, исследовательские и рекламные.

В то время как промышленные (производящие промышленную продукцию) СЭЗ направлены на развитие и продвижение промышленного сектора, торгово-коммерческие СЭЗ используются для обработки, сортировки, упаковки, маркировки и хранения ввозимых в зону товаров для их дальнейшего ввоза на таможенную территорию, или вывоза с таможенной территории Таджикистана. Торгово-коммерческие СЭЗ создаются в аэропортах, на железнодорожных вокзалах, причалах, автомобильных дорогах, в пунктах пересечения границы и на других ограниченных участках территории Республики Таджикистан, через которые осуществляются регулярные международные перевозки товаров.<sup>30</sup>

СЭЗ «Сугд» относится к категории СЭЗ индустриально-инновационного типа, целью которой является содействие производству продуктов питания, текстиля, электроники и бытовой техники, ходовых товаров народного потребления, гипсовых изделий, а также содействие импортно-экспортным операциям на ее территории. СЭЗ «Сугд» также нацелена на привлечение инвестиций в сфере научно-технических изысканий, инновационной деятельности, нанотехнологий, биотехнологий и т. д.

Источник: исследовательская группа

94. В первой модели может быть создана новая функция для ТЛЦ, с прямым подчинением менеджеру по администрированию СЭЗ «Сугд». Эта функция ТЛЦ может быть отделена от функции промышленного развития в рамках администрации СЭЗ «Сугд» и может иметь ту же схему функционирования, что и СЭЗ «Сугд». Существующий управленческий надзор и контроль в этом случае не могут быть изменены, в существующую структуру может быть добавлена только новая функция, которая будет предназначена исключительно для эксплуатации и развития ТЛЦ (Рисунок 14).

Рисунок 14: Институциональная структура ТЛЦ в соответствии с Моделью I



СЭЗ = свободная экономическая зона, СЭЗС = свободная экономическая зона «Сугд», ТЛЦ = торгово-логистический центр

Источник: анализ исследовательской группы.

95. На Рисунке 14 представлены функциональные возможности предлагаемой модели. Однако, как обсуждалось ранее, текущая организационная деятельность СЭЗ «Сугд» не включает торговый компонент. В соответствии с законом о СЭЗ торговая деятельность,

<sup>30</sup> [https://www.wto.org/english/thewto\\_e/acc\\_e/tjk\\_e/wtacctjk23a1\\_leg\\_2.pdf](https://www.wto.org/english/thewto_e/acc_e/tjk_e/wtacctjk23a1_leg_2.pdf)

включая выделение земли для обработки, сортировки, упаковки, маркировки и хранения товаров, является определенной деятельностью для СЭЗ и может быть включена в существующую СЭЗ «Сугд».

## 2. Модель II: Модель государственно-частного партнерства

96. Резидентам СЭЗ «Сугд» разрешено осуществлять любую экономическую деятельность на территории СЭЗ «Сугд», не запрещенную законодательством. Это открывает возможности для частного сектора развивать, эксплуатировать и поддерживать ТЛЦ в предоставлении качественных и эффективных услуг.

97. В соответствии с моделью ГЧП необходимая земельная площадь может быть передана в аренду частному застройщику (девелоперу) в соответствии с правилами аренды для СЭЗ «Сугд». Эта модель работает как модель совместного развития в рамках структуры ГЧП, где правительство предоставляет земельный участок в обмен на частичный акционерный капитал (эквити), а частный девелопер инвестирует в развитие, эксплуатацию и техническое обслуживание объекта ТЛЦ. Администрация СЭЗ «Сугд» и частный девелопер создают компанию специального назначения (SPV), которая будет заниматься проектированием, развитием, финансированием, инвестициями, эксплуатацией и обслуживанием объекта ТЛЦ.

98. В модели совместной разработки большую часть инвестиционной ответственности берет на себя частный девелопер. Частный девелопер берет на себя такие виды деятельности, как проектирование, разработка и эксплуатация. SPV будет получать доход от операций ТЛЦ и будет платить администрации СЭЗ «Сугд» в виде арендной платы, фиксированной доли дохода, или выплаты дивидендов взамен на эквити, принадлежащего администрации. На Рисунке 15 представлена схема функциональных возможностей модели.

**Рисунок 15: Институциональная структура ТЛЦ в соответствии с Моделью II**



- Должна быть создана SPV, в которой Администрация СЭЗС вносит вклад в эквити в виде права аренды на землю, а застройщик может инвестировать в развитие инфраструктуры ТЛЦ в качестве своего вклада в эквити.
- Девелопер несет ответственность за развитие необходимой инфраструктуры ТЛЦ.
- Частный девелопер может управлять проектными, строительными и финансовыми рисками проекта и делить рыночный риск с Правлением.
- Ответственность за эксплуатацию и обслуживание может быть передана отдельному подрядчику.
- Как Администрация СЭЗС, так и девелопер должны получить долю дивидендов в соответствии с их долей участия в этой SPV.
- Предлагаемая модель доходов: -1) Премииум-модель застроенной площади, 2) доля доходов и 3) модель совместного развития/дивидендов.

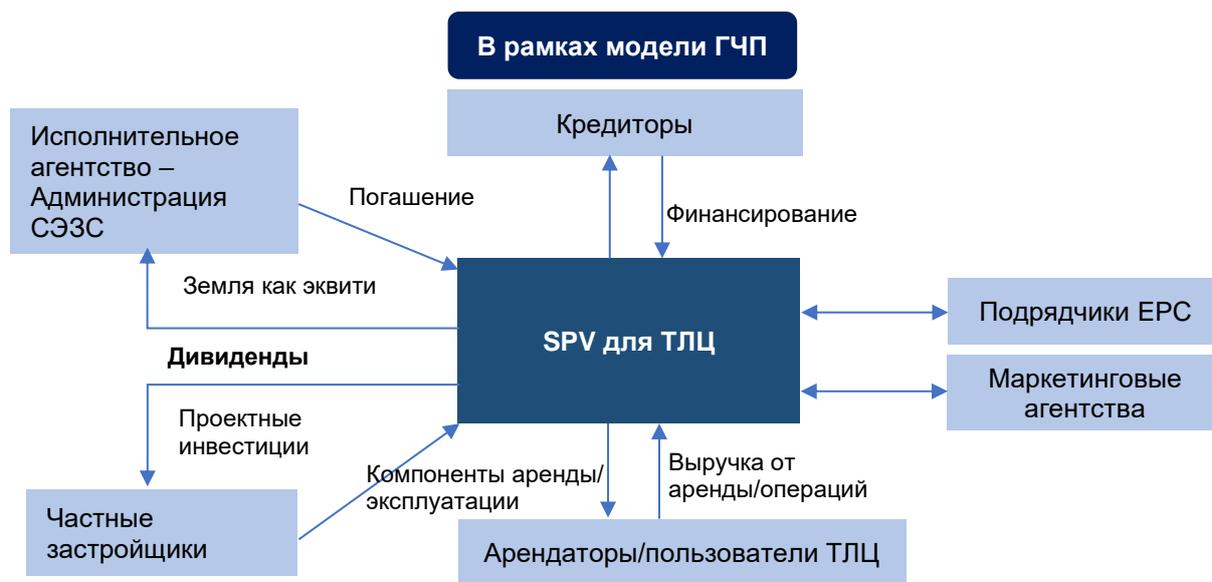
СЭЗС = СЭЗ «Сугд», SPV = компания специального назначения, ТЛЦ = торгово-логистический центр  
Источник: анализ исследовательской группы.

99. Внешняя застройка территории, которая включает транспортную связанность, железнодорожное сообщение последней мили, строительство и содержание подъездных дорог и другие удобства в пределах СЭЗ «Сугд», которые совместно используются ТЛЦ и другими резидентами СЭЗ «Сугд», должна поддерживаться и развиваться Администрацией «Сугд». Хотя создание SPV дает больше возможностей и пропускной

способности для разработки проекта, оно также обеспечивает прозрачность операций объекта. Администрация СЭЗ «Сугд», являясь долевым партнером, будет иметь право голоса, а также будет участвовать в важных вопросах, таких как определение цен и арендной платы, структура распределения и т. д.

100. Создание ТЛЦ по модели ГЧП может потребовать некоторые изменения в действующую администрацию СЭЗ «Сугд» и законы о СЭЗ в целом. Действующий закон о СЭЗ не разрешает владение активами какой-либо третьей стороне, кроме правительства государства, однако созданной SPV может потребоваться предоставить права управления ТЛЦ для привлечения частных инвестиций в ТЛЦ (Рисунок 16) Рисунок 16.

**Рисунок 16: Институциональная структура ТЛЦ через компанию специального назначения**



ЕРС = проектирование, закупки и строительство, СЭЗС = СЭЗ «Сугд», SPV = компания специального назначения, ТЛЦ = торгово-логистический центр  
 Источник: анализ исследовательской группы.

101. Поскольку резиденты-инвесторы СЭЗ не облагаются налогами, кроме социального и индивидуального подоходного налога, такие же стимулы должны быть предоставлены девелоперу ТЛЦ на весь период деятельности и развития ТЛЦ.

#### IV. ФИНАНСОВЫЙ АНАЛИЗ

102. Финансовый анализ предлагаемого проекта ТЛЦ дает всесторонний обзор его финансовой жизнеспособности. Модель рассматривает соответствующие источники для анализа доходов проекта, затрат, денежных потоков, потенциальных рисков и прибыли. Исследование рынка, анализ сопоставимых компаний, отраслевые отчеты и нормативно-правовые требования были применены и проанализированы в финансовой модели. В этой главе также предлагается краткое изложение методологии и допущений финансовой оценки.

##### А. Общие допущения

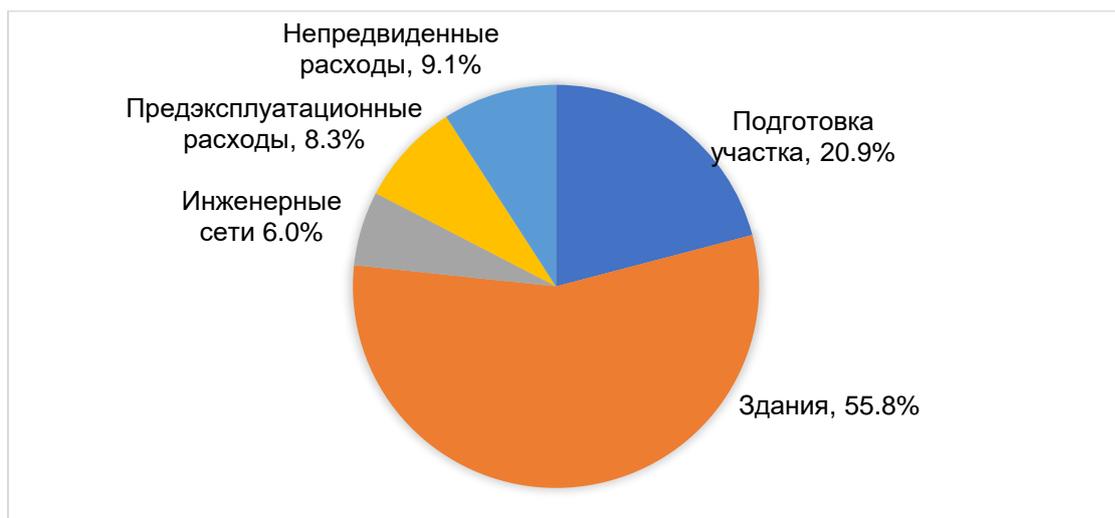
103. Чтобы определить, является ли этот проект финансово жизнеспособным и устойчивым, используется модель дисконтированных денежных потоков (DCF) для расчета чистой приведенной стоимости (NPV) и внутренней нормы прибыли (IRR). Анализ обычно делит временную шкалу на две фазы (два десятилетия), чтобы соответствовать ожидаемым уровням спроса в регионе, а капиталовложения имели более высокую степень использования. Предполагается, что этап 1 и этап 2 продлятся в периоды 2029–2038 и 2039–2048 годов соответственно. Учитывая требуемый период для подготовки необходимой документации, такой как технико-экономическое обоснование, согласование с соответствующими государственными органами и т. д., анализ предполагает, что функционирование начнется не ранее 2029 года.

104. Предполагается, что ТЛЦ будет получать доход от обработки грузов, парковки и аренды площадей. Доходы от услуг по обработке грузов формируются за счет складских расходов. Доход от парковки формируется за счет платы за проезд грузевых отечественных и иностранных автомобилей. Доход от аренды включает в себя арендную плату за торговые и грузовые офисные помещения, которые будут сдаваться в аренду потенциальными операторами, а также арендную плату за экспо центр как выставочную площадку для проведения ярмарок и потребительских мероприятий.

105. Операционные расходы (ОРЕХ) получены из медианного отношения ОРЕХ к выручке в размере 69,3% от сопоставимых логистических центров и компаний. Соотношение считается разумным, поскольку оно также сопоставимо с затратами ХЛЦ.

106. Предполагается, что капитальные затраты (CAPEX) будут осуществляться в два этапа в зависимости от графика проекта. Анализ оценивает общие капитальные затраты проекта в 43,5 млн долл США, при этом на здания приходится большая часть капитальных затрат (55,8%), за которыми следуют развитие инфраструктуры (20,9%) и непредвиденные расходы (9,1%) (Рисунок 17). Оценки затрат на сопоставимые логистические центры (ХЛЦ и логистический центр в Нижнем Пяндже) использовались для сравнительного анализа любых возможных структурных различий между ними.

Рисунок 17: Структура капитальных затрат (%)



Источник: анализ исследовательской группы.

107. Инвестиционный период включает два разных сценария финансирования: Сценарий 1 со 100% многосторонним займом и Сценарий 2 с гибридом долгового капитала и эквити на рыночных условиях. Кроме того, в рамках Сценария 2 были исследованы налоговые льготы и вариант субсидированного финансирования (VGF).

108. В таблице ниже (Таблица 14) описаны основные допущения, сделанные в ходе финансового анализа.

Таблица 14: Описание допущений

Компоненты	Описание
1 Допущения по срокам	<ul style="list-style-type: none"> <li>Срок строительства 1 очереди – 2027-2028 гг.</li> <li>Срок строительства 2 очереди – до 2038 г.</li> <li>Период эксплуатации 1 очереди – 2029-2038 гг.</li> <li>Период эксплуатации 2 очереди – 2039-2048 гг.</li> </ul>
2 Макроэкономические допущения	<ul style="list-style-type: none"> <li>Макроэкономические допущения Таджикистана основывались на прогнозе агентства IHS Markit. Для анализа использовались два основных показателя: индекс потребительских цен (ИПЦ) и обменный курс.</li> <li>Макроэкономические показатели из других источников, таких как МВФ, также использовались для целей сравнения, но нет актуальных данных и отсутствует прогноз обменного курса в Таджикистане.</li> </ul>
3 Тарифы	<ul style="list-style-type: none"> <li>Тарифы были основаны на доступных рыночных данных по недвижимости в Таджикистане, данных Торгового портала Таджикистана и консультациях с заинтересованными сторонами ХЛЦ.</li> <li>В рамках финансового анализа фактические тарифы выглядят следующим образом: <ul style="list-style-type: none"> <li>i. Арендная ставка склада – 3,4 долл США/м<sup>2</sup></li> <li>ii. Плата за погрузочно-разгрузочные работы – 2,4 долл США/т</li> <li>iii. Плата за парковку для отечественных грузовых автомобилей – 10 долл США/ТС.</li> <li>iv. Плата за парковку для иностранного транспорта – 15 долл США /ТС.</li> <li>v. Ежемесячная арендная ставка коммерческой площади – 3,73 долл США/м<sup>2</sup></li> <li>vi. Ежемесячная арендная ставка для офисов – 5,76 долл США/м<sup>2</sup></li> </ul> </li> </ul>

Компоненты	Описание
	vii. Суточная арендная плата за выставочный центр – 14,64 долл США/м <sup>2</sup>
4 Объемы	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Общий розничный товарооборот для ТЛЦ и количество транспортных средств оцениваются в соответствии с Оценкой спроса (см. С0) относительно процентного объема, требующего складирования (21%).</li> <li>• Площадь распределяется по объему грузоперевозок на две очереди. Фаза 1 – около 29% общего объема грузовых перевозок приходится на период 2029-2038 гг., а остальные 71% распределяются между 2039-2048 гг. (Этап 2).</li> <li>• Объемы арендной выручки исходят из планируемой площади ТЛЦ (80 га). Функциональное распределение территории состоит из складских и технических помещений (81%), вспомогательной инфраструктуры (11%), включая коммерческие и грузовые офисные помещения, выставочный центр и открытые площади, а также грузовой терминал (9%).</li> <li>• На основании анализа рынка средняя заполняемость складов в регионе применялась на уровне 80%. Предполагалось, что первоначальная заполняемость торговых и офисных помещений и выставочного центра в начале эксплуатации составит 50%, постепенно достигнув отраслевого уровня через 3 года.</li> </ul>
5 ОРЕХ	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Соотношение ОРЕХ к выручке основано на среднем медианном значении 69,3% сравнительного (бенчмаркинг) анализа сопоставимых логистических центров и компаний, которые в основном занимаются складированием, дополнительными услугами, дистрибуцией и логистическим бизнесом. (Таблица А6.1</li> <li>• Для целей сравнения отношение ОРЕХ к выручке (на уровне 70%) сравнивалось с уровнем маржи логистических центров в Таджикистане.</li> </ul>
6 CAPEX	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Общая сумма капитальных затрат была определена путем умножения оценочной площади ТЛЦ на удельные затраты, предоставленные Администрацией Согдийской области и другой общедоступной информации.</li> <li>• Соответственно затраты на строительство делятся на два этапа: <ul style="list-style-type: none"> <li>i. Около 59% капитальных затрат будет направлено в течение первого года строительства на подготовку площадки, инженерные коммуникации и внутренние дороги. Строительство объектов логистики развития – второй год строительства. Оставшиеся капитальные затраты будут разделены между двумя этапами.</li> <li>ii. В 2038 году, когда объемы выйдут на стабилизированный уровень грузоперевозок, ожидается, что начнется Фаза 2, покрывая оставшуюся часть капитальных затрат (~ 41%) на благоустройство и парки, а также вспомогательные объекты (торговые площади, выставочный центр и учебный центр).</li> </ul> </li> <li>• В результате капитальные затраты проекта ТЛЦ составляют 546 356 долл США /га. (Структура капитальных затрат в ТТаблица А4.1(см. Таблицу А4.2), что дает обоснование для рассчитанной суммы капитальных затрат.</li> </ul>
7 Финансирование	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Сценарий финансирования 1 – 100% многосторонний заем. Сценарий финансирования 2 – структура капитала (соответствующие доли 48% и 52% для эквити и заемного капитала) основана на рыночных условиях и с привлечением частного партнера и коммерческого займа (см. Таблицу А5.1).</li> <li>• Процентная ставка в размере 6% для многостороннего займа основана на официальных источниках информации многосторонних</li> </ul>

Компоненты	Описание
	<p>организаций – надбавка (2%) и безрисковая ставка (4%). Процентная ставка по второму сценарию основана на средневзвешенной долгосрочной процентной ставке по займам, выдаваемым коммерческими банками в долларах США (12,3%), по данным Национального банка Таджикистана.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Условия погашения основаны на анализе рынка инфраструктурных проектов с погашением, предоставляемым международными финансовыми институтами в регионе. Предполагается, что срок погашения составляет 10 лет для сценария 1 и 5 лет для сценария 2. Предполагается, что льготный период составляет 2 года. В Таблице А6.2 представлены условия погашения.</li> <li>• Поскольку эксплуатационный период проекта начинается только через два года после выдачи первого займа, мы рассматривали краткосрочный заем для покрытия кассовых разрывов. Процентная ставка основана на средневзвешенной процентной ставке по коммерческим займам Национального банка Таджикистана в долларах США со сроком погашения менее года (13,0%). В случае отсутствия данных способов финансирования предполагается возможное привлечение дополнительных средств инвестора или привлечение новых займов и субсидий со стороны государства.</li> <li>• В случае Сценария 2 предполагался дополнительный вариант финансирования (Сценарий 2Б), исходя из допущения, что ТЛЦ будет иметь налоговые льготы и другие средства поддержки со стороны государства. Например, государственная субсидия может быть привлечена в форме VGF, чтобы сделать проект жизнеспособным для потенциальных инвесторов. Финансовая осуществимость проекта будет улучшена за счет субсидий в размере 18,5 млн долл США, которые покроют капитальные затраты на подготовку площадки, коммунальные услуги, дороги и часть логистических объектов.</li> </ul>
8	<p>Учетная ставка</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Ставка дисконтирования для Сценария 1 была принята равной 6% на уровне стоимости займа.</li> <li>• Ставка дисконтирования для Сценария 2 была рассчитана с учетом рыночной структуры капитала отрасли недвижимости. Стоимость эквити была рассчитана по методу CAPM и включала все соответствующие компоненты, в результате чего ставка дисконтирования составила 19,4%.</li> </ul>
9	<p>Налог</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Ставка корпоративного налога на прибыль была применена в размере 18% на основании Налогового кодекса Республики Таджикистан.</li> </ul>
10	<p>Оборотный капитал</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Дни оборота применяются как 30 дней для дебиторской задолженности и 60 дней для кредиторской задолженности на основе отраслевых показателей (Таблица А5.3А5.3).</li> </ul>

CAPEX = капитальные затраты, ХЛЦ = Логистический центр в г. Худжанд, ТЛЦ = торгово-логистический центр

Источник: анализ исследовательской группы

## В. Результаты финансового анализа

53. 109. При анализе финансовой привлекательности инвестиционного проекта необходимо учитывать неопределенности и риски, связанные с проектом. Результат финансового анализа имеет значение только при допущениях, сделанных в ходе анализа. **Error! Reference source not found.** иллюстрирует финансовые результаты модели для обоих сценариев финансирования. Прогнозы денежных потоков на 2027–2048 годы представлены в Приложении 5 для каждого сценария финансирования (см. Таблица А5.4Таблицу

Таблица А5.5

110. Исходя из полученных результатов, проект будет жизнеспособным и будет иметь положительную чистую приведенную стоимость в случае Сценария 1 и Сценария 2В, предполагающих VGF в виде налоговых льгот и субсидий от государства. Требуемый VGF в размере 18,5 млн долл США, покрывающий капитальные затраты на подготовку площадки, коммунальные услуги, дороги и часть затрат на логистические объекты, приведет к IRR в размере 19,4% и, следовательно, сделает проект финансово жизнеспособным для потенциального частного партнера. Сценарий финансирования 2А, основанный исключительно на рыночных условиях и рыночном финансировании, не делает проект приемлемым с точки зрения частного инвестора, как показано ниже (Таблица 15).

Таблица 15: Результаты финансового анализа (тыс. долл. США)

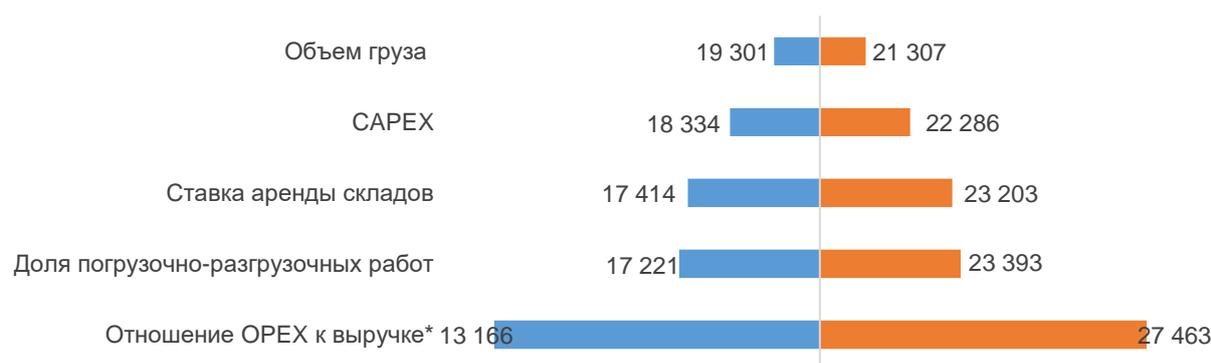
Показатели	Сценарий 1	Сценарий 2А	Сценарий 2В
NPV проекта	20 304	(4726)	44
IRR проекта	12,5%	12,5%	19,4%
Период окупаемости	14	14	9

IRR = внутренняя норма доходности, NPV = чистая приведенная стоимость  
 Источник: анализ исследовательской группы.

### С. Анализ чувствительности

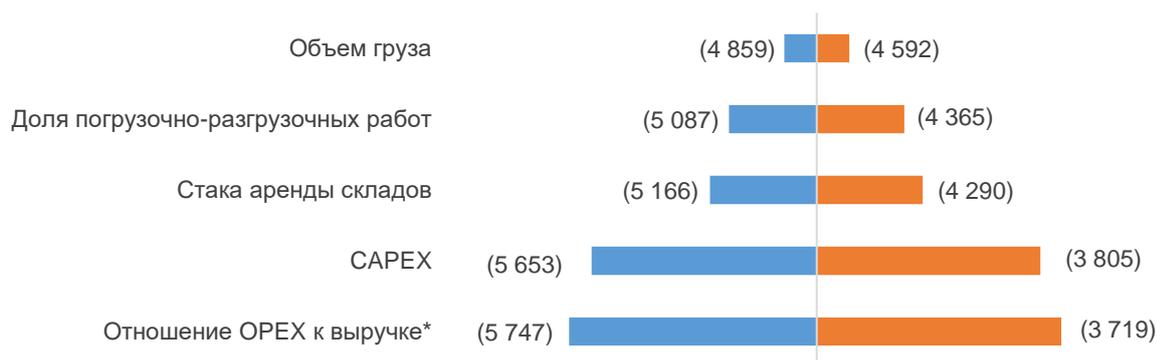
111. Анализ чувствительности был проведен для обоих сценариев финансирования и основан на ключевых операционных и финансовых показателях, чтобы продемонстрировать влияние изменений в допущениях финансовой модели. Для наглядности результаты чистой приведенной стоимости проекта показаны ниже на диаграммах «торнадо» с шагом (+10%/-10%) (см. Рисунок 18). Подробный анализ чувствительности представлен в Приложении 6 (Таблица А6.1, Таблица А6.2, Таблица А6.3, Таблица А6.4).

Рисунок 18: Анализ чувствительности для NPV проекта (Сценарий 1) (тыс. долл. США)



CAPEX = капитальные затраты, NPV = чистая приведенная стоимость, OPEX = операционные затраты  
 Примечание: \* Операционные затраты к выручке (+5%/-5%)  
 Источник: анализ исследовательской группы.

112. Анализ чувствительности для Сценария финансирования 2 представлен ниже на Рисунке 19. Детали анализа чувствительности приведены в Приложении 6 (Таблица А6.5, Таблица А6.6, Таблица А6.7). Анализ чувствительности условий коммерческого займа представлен в Таблице А6.8.

**Рисунок 19: Анализ чувствительности для NPV проекта (Сценарий 2) (тыс. долл. США)**

CAPEX = капитальные затраты, NPV = чистая приведенная стоимость, OPEX = операционные затраты

Примечание: \* Операционные затраты к выручке (+5%/-5%)

Источник: анализ исследовательской группы.

113. Диаграмма «торнадо» показывает, что наибольшее влияние на модель оказывает изменение операционных и капитальных затрат. Поэтому заинтересованные стороны проекта должны уделять особое внимание управлению затратами и оптимизировать процесс сохранения уровня OPEX на уровне 70% от выручки для поддержания прибыли. Чтобы сохранить эффективность инвестиций и жизнеспособность проекта, заинтересованные стороны также должны провести подробный анализ капитальных затрат.

#### **D. Заключение**

114. Финансовая жизнеспособность проекта очень чувствительна к ожидаемым условиям финансирования. Сценарий 1 со 100% условиями многостороннего заемного финансирования обеспечивает лучшую финансовую жизнеспособность. Между тем, учитывая высокий риск долгового кризиса Таджикистана, привлечение внешних займов многосторонних организаций может быть ограниченным и требует тщательного анализа.

115. Сценарий финансирования 2, основанный исключительно на рыночных условиях финансирования, приводит к финансово непривлекательному результату, что усложняет привлечение частного партнера для потенциальных инвестиций. Для обеспечения финансовой жизнеспособности проекта государственная поддержка в виде налоговых преференций (обнуление налога на прибыль организаций) и дополнительных субсидий на покрытие капитальных затрат на подготовку площадки, развитие инфраструктуры и части логистических объектов в размере 18,5 млн долл США может улучшить показатели проекта до 19,4% IRR и положительной NPV.

116. Важно учитывать результаты модели вместе с результатами чувствительности, особенно для допущений об OPEX и CAPEX. Увеличение CAPEX на 10% потенциально может сделать невыгодным даже финансирование Сценария 1. Оптимизация CAPEX впоследствии улучшит финансовые результаты. В случае каких-либо изменений в допущениях или появления новой дополнительной информации результаты анализа могут быть соответствующим образом скорректированы или изменены. Стоит отметить, что текущий этап проекта является пред-ТЭО, и требуется проведение полномасштабного ТЭО для углубленного анализа, подтверждения и усиления результатов предварительного анализа, если ТЛЦ будет строиться.

## V. КЛЮЧЕВЫЕ ВНЕШНИЕ ФАКТОРЫ

117. Бесперебойное функционирование ТЛЦ зависит от хорошо развитой физической инфраструктуры, такой как транспортная связанность в пределах Согдийской области, особенно хорошо функционирующее транспортное сообщение между ТЛЦ и ППГ. Также потребуется поддержка мягкой инфраструктуры – благоприятной политической среды, такой как упрощенные процедуры пересечения границы для грузов в Согдийскую область<sup>31</sup> и из нее. В этой главе подчеркивается необходимость развития жесткой инфраструктуры, особенно транспортной связанности, и развития мягкой инфраструктуры, в частности, политических реформ, необходимых для облегчения торговли в Согдийской области в целом и обеспечения бесперебойного функционирования ТЛЦ в частности.

### A. Потребности в инфраструктуре

118. Предлагаемая оптимальная площадка ТЛЦ находится в юго-западной индустриальной зоне г. Худжанда, внутри СЭЗ «Сугд», на правом берегу реки Сырдарья. Она имеет прямое автомобильное сообщение с новой международной транзитной магистралью (объездной), которая начинается непосредственно у центрального входа в СЭЗ «Сугд». Объездная дорога отводит транзитное движение, и грузовые ТС движутся в обход центра города, чтобы избежать заторов на центральных дорогах и улицах. Объездная дорога Худжанда проходит с юго-запада в сторону перекрестка «Ором», соединяя ППГ Фотехабад – Ойбек (с Узбекистаном) на севере и Кыргызскую Республику на востоке, обеспечивая высокоскоростное сообщение по этим международным дорогам. Имеется также недавно построенный мост через реку Сырдарья, соединяющий участок ТЛЦ с Азиатской автомагистралью (АН7), идущей с севера на юг в сторону Душанбе. Однако существенным недостатком предлагаемого участка является отсутствие прямой связанности с железнодорожной сетью. Ближайшая железнодорожная станция находится в 18-20 км от площадки ТЛЦ. Допущения по ключевым инфраструктурным/транспортным проектам для обеспечения полноценного функционирования и обслуживания ТЛЦ представлены ниже.

**119. Модернизация существующего участка автодороги для нового объезда и регулирования землепользования.** ТЛЦ имеет непосредственный и легкий доступ в Худжанд и окружающие его городские населенные пункты через 4 моста на реке Сырдарья и хорошо развитую сеть городских дорог. Участки Коридора ЦАРЭС 2, Азиатской автомагистрали и автомагистрали Душанбе – Худжанд – Чанак проходят через центр города или густонаселенные районы. Эта дорожная сеть обеспечивает благоприятную местную и внутрирегиональную связанность для передвижения людей и товаров. Интенсивность движения на этих дорогах невысокая, но с годами она выросла. Есть два предложения, чтобы избежать заторов для беспрепятственного движения транспорта: (i) модернизировать существующую дорогу вдоль участка улицы «Северная» объездной дороги и (ii) планировать и регулировать землепользование для обеспечения необходимого контроля для предотвращения строительства вдоль объездной дороги (Рисунок 20).

<sup>31</sup> Упрощение процедур въезда и выезда приводит к сокращению времени доставки и затрат на транспортировку. В разделе В «Упрощение процедур торговли» в этой главе описываются различные методы достижения этой цели, такие как «зеленая полоса». Исследовательская группа включает рекомендации не только по упрощению въезда и выезда в ТЛЦ, но также между ТЛЦ и ППГ. Это важный момент, поскольку поставки в Центральную Азию, не имеющую выхода к морю, обычно задерживаются на сухопутных пунктах пересечения границы.

Рисунок 20: Предлагаемое строительство участка автодороги



ТЛЦ = торгово-логистический центр  
 Источник: анализ исследовательской группы.

**120. Строительство новой железнодорожной ветки.** Как упоминалось выше, отсутствует прямое железнодорожное сообщение с предполагаемой площадкой ТЛЦ. Тем не менее, железнодорожный вокзал Худжанд находится в 19,7 км, а железнодорожный вокзал Спитамен – Нау – в 28 км от ТЛЦ. Предлагается построить железнодорожную ветку длиной 22 км, чтобы соединить ТЛЦ с существующей сетью железных дорог и облегчить перевозки от и до ТЛЦ с доступом к станции Спитамен. Это также позволит ускорить пересечение границы через ППГ Нау – Бекабад (с Узбекистаном), который поддерживает железнодорожные перевозки. Строительство железнодорожной линии поможет бизнес-сообществу, предлагая альтернативные виды транспорта и услуг, тем самым способствуя развитию и расширению торговли в провинции (см. Рисунок 20).

Рисунок 19: Предлагаемое строительство автомобильной и железной дороги до ТЛЦ



ППГ = пункт пересечения границы, ХЛЦ = Логистический центр в г. Худжанд, ТЛЦ = торгово-логистический центр

Примечание. Красная линия представляет собой приоритетные инвестиции для подключения ТЛЦ к существующей железнодорожной сети.

Источник: анализ исследовательской группы.

**121. Установка автоматизированных платформенных весов.** В настоящее время транзитные грузы проходят неоднократный контроль веса на специально отведенных весовых станциях для получения официального весового сертификата. Это делается страной транзита для обеспечения того, чтобы физический вес грузовика и товара соответствовал весу, указанному в дорожной накладной, например, в накладной Конвенции о договоре международной автомобильной перевозки грузов (CMR). Однако это увеличивает время и стоимость международных перевозок, поскольку грузовикам приходится подъезжать к весовым станциям и ждать в очереди. Такие весовые станции часто способствуют коррупции, поскольку водители дают чаевые персоналу, если управление осуществляется вручную. Предлагается, чтобы Таджикистан сотрудничал с Узбекистаном, Казахстаном и другими странами экспорта, импорта и транзита в реализации Приложения 8, Приложения 2 (Международный сертификат взвешивания грузового транспортного средства) к Международной конвенции о согласовании условий проведения контроля грузов на границах. Кроме того, рекомендуется внедрить автоматизированное и цифровое весовое решение в пунктах пересечения границы и ТЛЦ, чтобы избежать вмешательства человека в процесс взвешивания.

**122. Возрождение промышленных объектов в Согдийской области.** Худжанд расположен недалеко от городов Бустон и Гулистон, а также Гафуровского района. Эти объекты находятся недалеко от международного аэропорта Худжанда и железнодорожного вокзала Худжанда и имеют сильные промышленные мощности, обслуживаемые различными железнодорожными станциями и разъездами. Эти три локации (Бустон, Гулистон и Гафуров) хорошо связаны друг с другом железнодорожным и автомобильным транспортом и имеют большой потенциал для преобразования в высокотехнологичные и конкурентоспособные инновационные отрасли с высоким

экспортным потенциалом, если работа железной дороги будет более эффективной, а активы модернизированы. Это обеспечило бы источник грузов и дохода для железнодорожной администрации. Предлагается, чтобы администрация Согдийской области провела отдельное исследование для изучения способов, которые могут оживить эти три индустриальные зоны за счет укрепления местной транспортной инфраструктуры, соединяющей ТЛЦ, где операторы этих индустриальных зон могут пользоваться услугами ТЛЦ.

**123. Реабилитация и электрификация северной железнодорожной линии.** Для обеспечения эффективной взаимосвязанности вышеперечисленных территориальных и промышленных структур, а также ТЛЦ с внешними рынками необходима реабилитация и электрификация северного участка железной дороги. Из-за низких цен на электроэнергию в стране электрификация может снизить эксплуатационные расходы и выбросы углекислого газа, стимулируя использование железных дорог вместо автомобильных перевозок.

**124. Развивать центр авиагрузов.** Международный аэропорт Худжанд находится в 22,5 км к северу от ТЛЦ. Так как Согдийская область экспортирует значительный объем сельскохозяйственной продукции, особенно раннего урожая, для быстрой перевозки этих скоропортящихся продуктов выгодно использовать воздушный транспорт. Пищевые продукты, которые обрабатываются и упаковываются в ТЛЦ, могут пройти таможенную очистку у источника, а затем переместиться под бондовую отгрузку в международный аэропорт Худжанда. В настоящее время в аэропорту нет логистического комплекса. Предлагается развивать центр авиагрузов в качестве расширения ТЛЦ для поддержки мультимодальной логистики. Центр авиагрузов обеспечивает хранение с регулируемой температурой и облегчает агенту грузовых авиаперевозок выполнение логистических операций, таких как консолидация, деконсолидация, упаковка, маркировка, этикетирование и проверка.

## **В. Потребности в содействии торговле**

**125. Принятие координированного управления границами (КУГ).** КУГ относится к скоординированному подходу органов пограничного контроля, как внутренних, так и международных, для достижения большей эффективности в управлении торговыми и туристическими потоками при сохранении баланса с соблюдением требований.<sup>32</sup> КУГ предлагается для обеспечения минимальной задержки поставок между границей и ТЛЦ. Это требует нескольких мер для обеспечения быстрого пересечения границ, включая автоматизацию, рационализацию и упрощение физических и информационных потоков.

**126. Досмотр на участке и таможенное оформление.** ТЛЦ будет состоять из офисов таможенного, транспортного, СФС и ветеринарного контроля. Входящие товары могут останавливаться здесь для физического досмотра, и будут оформляться для получения грузополучателями и распределения в другие адреса в Таджикистане. Исходящие товары будут консолидироваться здесь для установки таможенной пломбы перед отправкой через границу в конечный пункт назначения. Сотрудники различных служб могут проводить досмотр вывозимых товаров у источника, чтобы эти поставки могли быстро пересечь внешнюю границу без необходимости повторного досмотра. Любые экспортные товары могут быть погружены в транспортные средства или железнодорожные вагоны и контейнеры под таможенным контролем и таможенными пломбами. Затем груз направляется к границе выезда и отправляется по «зеленому коридору», чтобы избежать ненужного ожидания на границе. Для этого необходимо, чтобы на ближайших ППГ (Фотехобод – Ойбек и Нау – Бекабад) были физические зеленые полосы движения для поддержки такого ускоренного оформления. Для входящих поставок транспортные средства будут двигаться по зеленым полосам. Водителям с товаросопроводительными документами, в которых конечным пунктом назначения является ТЛЦ, будет разрешено

<sup>32</sup> Всемирная таможенная организация, <https://www.wcoomd.org/-/media/wco/public/global/pdf/topics/facilitati on/instruments-and-tools/tools/safe-package/cbm-compendium.pdf>

проехать через ППГ по зеленому коридору и отправиться в ТЛЦ для окончательного оформления. Для проведения досмотра у источника таможенная служба может рассмотреть следующие решения: (i) размещать таможенных сотрудников в бондовых зонах для проведения досмотра, (ii) направлять мобильные группы таможенных сотрудников на конкретные места для досмотра, отдавая приоритет тем, кто уже работает в бондовой зоне или имеет статус уполномоченного экономического оператора, (iii) установить мобильное оборудование для досмотра транспортных средств, которое может перемещаться в разные места внутри или за пределами ТЛЦ для сканирования предметов внутри транспортного средства.

**127. Содействовать трансграничному сотрудничеству между пограничными ведомствами.** В Таджикистане предусматривается законодательное обеспечение предварительного декларирования товаров в соответствии со статьей 130 Таможенного кодекса. На практике действует предварительная обработка с Афганистаном, Российской Федерацией и Узбекистаном в рамках соглашения «Зеленый коридор», представляющая собой упрощенную процедуру таможенного контроля в отношении соответствующих товаров (сельскохозяйственной продукции) согласно техническим условиям, разработанных для «Зеленого коридора». Соглашение о «Зеленом коридоре», включающее Казахстан, было бы полезным для развития ЭКШТХ, стимулируя внутрирегиональную торговлю.

128. В Таджикистане имеется 63 физических офиса, которые оказывают поддержку в подаче заявок и выдаче разрешений. ТЛЦ следует добавить в список адресов, где предлагается поддержка «Единого окна», в частности, иностранным инвесторам и операторам, в число которых могут входить зарубежные производители, торговые фирмы и поставщики логистических услуг.

**129. Оптимизация процесса сертификации и сборов.** В Таджикистане применяется управление на основе рисков, и Агентство стандартизации, метрологии, сертификации и торговой инспекции проводит обязательное тестирование всех скоропортящихся товаров, которое также предоставляет участникам ВЭД аккредитованные сертификаты. Скоропортящиеся товары имеют ограниченный срок годности, поэтому своевременное получение сертификата важно для УВЭД, чтобы уменьшить потери. В настоящее время оформление сертификата на скоропортящиеся товары занимает в среднем 3 дня. Ускорение этой услуги создает возможности для коррупции и взяточничества, поэтому важно регулировать условия и сборы, в том числе за ускоренные услуги.

### **С. Политические и нормативно-правовые интервенции**

130. Создание и функционирование ТЛЦ потребует набора как инфраструктуры, так и политических инструментов, основанных на предлагаемой институциональной структуре для координации политики и правил на национальном, областном и городском уровнях. Планируется, что ТЛЦ станет одним из крупнейших складских и транзитных пространств Согдийской области для предоставления дополнительных логистических услуг для таможенного оформления. Это даст возможность для Согдийской области увеличить торговлю с другими странами Центральной Азии и за ее пределами путем обеспечения хорошего доступа к логистическим услугам и удобствам для своих арендаторов.

131. В этом разделе подробно описаны политические и нормативно-правовые факторы, необходимые для облегчения создания и работы ТЛЦ. К ним относятся политика и правила, которые должны быть определены правительством, такие как структурирование ГЧП, законы о СЭЗ, правила поощрения инвестиций и таможенные правила, которые станут основой для деятельности ТЛЦ, при более активном участии частного сектора в СЭЗ «Сугд». В Таблице 16 представлены основные мероприятия по регистрации и учреждению ТЛЦ.

132. Директивные органы Таджикистана пересмотрели существующие законы для привлечения иностранных инвестиций. В прошлом производство могло соответствовать

утвержденному перечню продукции для конкретной СЭЗ. Если предприятие желает производить какой-либо товар, не включенный в список, необходимо получить специальное разрешение, что приводит к длительному процессу рассмотрения и утверждения. Сейчас это требование снято. В последнем постановлении СЭЗ «Сугд» говорится, что, пока тот или иной товар не находится под запретом, бизнес может свободно вести предпринимательскую деятельность. «Закон об иностранных инвестициях» в Республике Таджикистан также обновлен и включает дополнительную защиту иностранных инвесторов, например, статьи 7 и 8.<sup>33</sup>

**Таблица 16: Политические и нормативно-правовые факторы для ТЛЦ**

Интервенции	Управляющее ведомство	Политика/правила для анализа	
<b>(i) Регистрация ТЛЦ</b>			
1	Создание таможенного поста на территории СЭЗС, находящегося в ведении таможенной службы Таджикистана	Таможенная служба Таджикистана	Таможенный кодекс Таджикистана
2	Регистрация ТЛЦ в режиме ГЧП - правила СЭЗ и СЭЗС должны предусматривать создание SPV*	Совет ГЧП	Закон Таджикистана о СЭЗ Закон Таджикистана о ГЧП
<i>(*Применимо только в случае модели II институциональной структуры, основанной на ГЧП)</i>			
<b>(ii) Операции ТЛЦ</b>			
3	Порядок въезда и выезда с территории СЭЗС	Администрация СЭЗС	Положение о СЭЗС
4	Внесение поправок в соответствующие законы и правила, позволяющие государственным органам, отвечающим за таможенную, безопасность пищевых продуктов, СФС и ветеринарный контроль, создавать свои офисы и, при необходимости, лаборатории и предоставлять услуги по оформлению и/или сертификации в ТЛЦ	Администрация СЭЗС Таможенная служба Таджикистана	Положение о СЭЗС
5	Порядок движения груза из ТЛЦ на ППГ Таджикистана	Пограничные службы Таджикистана	Таможенный кодекс Таджикистана
6	Структура сборов ТЛЦ по модели ГЧП*	Совет ГЧП	Положение о СЭЗС
<i>(*Применимо только в случае модели II институциональной структуры, основанной на ГЧП)</i>			
7	Поддержка в разработке и интеграции портала для активного мониторинга	Таможенная служба Таджикистана	Таможенный кодекс Таджикистана

<sup>33</sup> Закон об иностранных инвестициях в Республике Таджикистан [www.wto.org/english/thewto\\_e/acc\\_e/tjk\\_e/wtacctjk13a1\\_leg\\_7.pdf](http://www.wto.org/english/thewto_e/acc_e/tjk_e/wtacctjk13a1_leg_7.pdf)

	движения и транзита грузов на территории ППГ		
8	Продвижение инвестиций и индивидуальные стимулы для ТЛЦ	Министерство экономического развития и торговли	Политика стимулирования инвестиций

ППГ = пункт пересечения границы, СЭЗ = свободная экономическая зона, ГЧП = государственно-частное партнёрство, СЭЗС = Свободная экономическая зона «Сугд», ТЛЦ = торгово-логистический центр  
 Источник: анализ исследовательской группы.

133. В следующих подразделах Error! Reference source not found.

### Регистрация и учреждение ТЛЦ

134. Для получения ТЛЦ доступа и места для строительства и эксплуатации на территории СЭЗ «Сугд» требуется специальное разрешение и возможное внесение изменений в Положение о СЭЗ «Сугд» (Указ № 1146 Маджлиси Намояндагон Маджлиси Оли Республики Таджикистан от 29 октября 2008 года). В перечень приоритетных направлений деятельности СЭЗ «Сугд» входят производство и инновации. Закон о СЭЗ Таджикистана определяет торговую и коммерческую деятельность как отдельный приоритетный вид деятельности в регулируемых СЭЗ зонах. То же самое можно добавить к положениям, регулирующим СЭЗ «Сугд», включив ТЛЦ в СЭЗ «Сугд».

135. В соответствии с законодательством о СЭЗ к ТЛЦ должен применяться льготный налоговый режим для СЭЗ (вся хозяйственная деятельность, независимо от формы собственности, освобождается от всех налогов, кроме подоходного налога с физических лиц и налога на социальное страхование). Также прибыль (в том числе заработная плата), полученная иностранными инвесторами и иностранными работниками в иностранной валюте, не должна облагаться налогом и не контролироваться для вывоза из Таджикистана.

136. Для обеспечения быстрого прохождения товаров из ТЛЦ в другие страны желательно создать пункт/зону таможенного оформления в ТЛЦ для обеспечения быстрого оформления международных грузов. Альтернативой является размещение таможенных органов в пределах ТЛЦ для выполнения тех же обязанностей по таможенному оформлению.

137. В случае, если ТЛЦ разрабатывается в соответствии с Моделью II (модель ГЧП между Администрацией СЭЗ «Сугд» и частным застройщиком), изменения в правила СЭЗ «Сугд» могут заключаться в обеспечении гибкости ТЛЦ для создания SPV с частным застройщиком. В положении о СЭЗ «Сугд» прямо не указана мера для Администрации СЭЗ «Сугд» о создании SPV. Тем не менее, несколько инфраструктурных проектов по модели ГЧП находятся на стадии ТЭО в рамках СЭЗ «Сугд», включая строительство железнодорожных веток и восстановление питьевого водоснабжения с инвесторами из Российской Федерации и КНР при поддержке Администрации СЭЗ «Сугд» и Министерства экономического развития и торговли. То же самое можно применить и к ТЛЦ.

### Эксплуатация и техническое обслуживание ТЛЦ

138. В СЭЗ определены законы и порядок въезда иностранных граждан в приграничные зоны Таджикистана (с деловыми и частными поездками) с разрешения МВД. Министерство занимается регистрацией, въездом и пребыванием иностранцев после предоставления необходимой информации Администрацией СЭЗ «Сугд». Должна быть введена упрощенная процедура для облегчения въезда и выезда из ТЛЦ и СЭЗ «Сугд» иностранцев (например, поставщиков торговых и логистических услуг, водителей грузовиков), перевозящих товары или перевалочные грузы на территорию Таджикистана.

139. В рамках процедуры пересечения границы Правительство Таджикистана предоставляет вариант зеленого коридора (экспресс-полосы) для определенных грузов,

таких как скоропортящиеся продукты и товары государственного значения. Таджикистан проводит предварительные процедуры с Афганистаном, Российской Федерацией и Узбекистаном в рамках соглашения «Зеленый коридор» посредством упрощенной процедуры таможенного контроля для конкретных товаров (например, товаров сельскохозяйственной продукции). Груз, выходящий из ТЛЦ, также может использовать «Зеленый коридор» на ППГ как одно из преимуществ и стимулов использования услуг по обработке, предлагаемых ТЛЦ.

140. В настоящее время в Согдийской области экспортные и перевалочные грузы, пересекающие ППГ, подлежат многочисленным проверкам и требованиям к документации со стороны органов пограничного контроля, что обычно связано с длительным ожиданием в ППГ, а это сопряжено с большими временными затратами из-за того, что несколько агентств осуществляют пограничный контроль без межведомственной координации и сотрудничества. В 2019 году Правительство запустило портал «Единого окна» для внешней торговли, чтобы обеспечить единую платформу для доступа к данным и процедурного оформления. Данные из ТЛЦ могут быть интегрированы в портал «Единого окна» для предоставления автоматизированных разрешений на прохождение грузов из ТЛЦ, предпочтительно с особой привилегией в виде зеленого коридора с более высоким приоритетом оформления в ППГ, в рамках предварительного одобрения из «Единого окна». Эта процедура гарантирует, что УВЭД и грузоотправители не будут вводить одни и те же данные об отгрузке дважды, а также сэкономят время и деньги на ППГ.

141. Администрация СЭЗ «Сугд» контролирует арендные ставки на землю на территории СЭЗ «Сугд». Арендная плата за землю в СЭЗ «Сугд» регулируется правилами расчета арендной платы, утверждаемыми государственным органом по управлению СЭЗ. В случае Модели-2 (режим ГЧП) управляющий комитет SPV принимает решение о взимании арендной платы.

142. Специальная финансовая помощь может быть предоставлена в качестве политического вмешательства для стимулирования частного сектора к инвестированию в развитие логистических и складских узлов/центров в отдельных регионах Таджикистана, включая ТЛЦ в Согдийской области, которые имеют более высокий спрос на логистические услуги для удовлетворения растущего движения грузов, производства и других видов экономической деятельности. Правомочные девелоперы должны соответствовать критериям качества и стандарту приобретения земли для доступа к специальной финансовой помощи, включая:

- Капитальные субсидии: установить диапазон процентного возмещения инвестиций в основной капитал, сделанных инвестором в заводы и оборудование (обеспечив более высокий стимул в менее развитых регионах).
- Субсидия на стоимость земли: установить диапазон процентного возмещения стоимости земли (в случае приобретения), приобретенной инвестором (обеспечив более высокий стимул в менее развитых регионах)
- Компенсация за коммунальные платежи: предоставить скидку с тарифов на электроэнергию и водоснабжение для логистических объектов до 5-7 лет эксплуатации логистического центра.
- Помощь в развитии инфраструктуры: установить процентную помощь всем правомочным логистическим и складским центрам для развития инфраструктуры до заранее определенного максимального лимита по сравнению с расходами на развитие внешней автомобильной/железнодорожной инфраструктуры (доступ к площадке проекта).

## **D. Заключение**

143. Бесперебойное функционирование ТЛЦ зависит от хорошо развитой физической инфраструктуры, такой как хорошая транспортная связанность в пределах Согдийской области, и мягкой инфраструктуры – благоприятной политической среды, облегчающей

торговлю и пересечение границ грузами. Ряд факторов, которые являются внешними по отношению к ТЛЦ, необходимы для облегчения его создания, повышения его финансовой жизнеспособности, увеличения его экономических выгод и сведения к минимуму его неблагоприятных последствий (таких как увеличение пробок на дорогах и загрязнение воздуха в городе Худжанд). Эти внешние факторы включают (i) изменение нормативно-правовой базы для создания и функционирования ТЛЦ, (ii) развитие дополнительной транспортной и логистической инфраструктуры и (iii) содействие международной торговле и транспорту. В следующей таблице перечислены некоторые необходимые/рекомендуемые действия, относящиеся к этим факторам:

**Таблица 17: Ключевые действия в отношении внешних факторов**

Внешние факторы	Необходимые/рекомендуемые действия
1. Внесение изменений в нормативно-правовую базу создания и эксплуатации ТЛЦ	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Внесение изменений в положение о СЭЗ «Сугд» для упрощения процедур въезда/выезда для иностранцев (например, иностранных поставщиков логистических услуг и водителей)</li> <li>• Внесение изменений и дополнений в законы о свободных экономических зонах и ГЧП для включения ТЛЦ в модель ГЧП (если будет выбрана эта институциональная модель)</li> <li>• Внесение изменений и дополнений в соответствующие законы и правила, позволяющие государственным органам, отвечающим за таможенный контроль, безопасность пищевых продуктов, фитосанитарный и ветеринарный контроль, создавать свои офисы и, при необходимости, лаборатории и предоставлять услуги по оформлению и/или сертификации в ТЛЦ.</li> </ul>
2. Развитие взаимодополняющей транспортно-логистической инфраструктуры	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Реконструкция участка улицы Северная объездной дороги Худжанда</li> <li>• Строительство железнодорожной ветки (22 км), которая соединит СЭЗ «Сугд» с существующей сетью железных дорог</li> <li>• Развитие центра авиагрузов в Международном аэропорту Худжанд</li> </ul>
3. Содействие международной торговле и транспорту	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Модернизация пунктов пересечения границы, расположенных в Согдийской области</li> <li>• Внедрение координированного управления границами</li> <li>• Оптимизация пограничного контроля (включая контроль качества продуктов питания, фитосанитарный и ветеринарный контроль), особенно для скоропортящихся товаров</li> <li>• Укрепление потенциала пищевой безопасности, фитосанитарных и ветеринарных лабораторий</li> <li>• Внедрение системы e-TIR, системы карнетов АТА и усовершенствованной транзитной системы ЦАРЭС в сотрудничестве с Узбекистаном, Казахстаном и другими ключевыми странами экспорта/импорта/транзита</li> <li>• Внедрение электронной накладной CMR, Международного сертификата взвешивания транспортного средства и электронных разрешений на въезд для грузовых автомобилей в сотрудничестве с ключевыми странами экспорта/импорта/транзита</li> <li>• Расширение действия «Зеленого коридора» с Афганистаном, Узбекистаном и Российской Федерацией до Казахстана и других ключевых стран экспорта/импорта/транзита</li> <li>• Применение схемы «Зеленый коридор» к международным перевозкам в/из ТЛЦ</li> </ul>

CMR = Конвенция о договоре международной автомобильной перевозки грузов, ГЧП = государственно-частное партнёрство, СЭЗС = Свободная экономическая зона «Сугд», ТЛЦ = торгово-логистический центр



## ПРИЛОЖЕНИЕ 1: АНАЛИЗ ГРУЗОПОТОКОВ И ПРОГНОЗ СПРОСА НА ЛОГИСТИЧЕСКИЕ УСЛУГИ В СОГДИЙСКОЙ ОБЛАСТИ

1. В этом разделе представлены дополнительные данные в Разделе С (спрос на хранение) и Разделе D Главы 2 по анализу грузопотоков и прогнозу спроса на логистические услуги в Согдийской области, а также по предлагаемому ТЛЦ.

### А. Прогнозы спроса на услуги по хранению в Согдийской области

**Таблица А1.1: Требования к хранилищам для Согдийской области**

Категория продукта	Холодильное хранение	Охлаждаемое хранилище	Крытые навесы	Силосное хранилище	Резервуарное хранилище
Резиновые и пластмассовые изделия, любые неметаллические	-	-	9,87%	18,27%	-
минеральные продукты	-	-	-	20,14%	-
Зерновые	-	-	-	-	-
Молочные продукты	12,09%	-	-	-	-
Текстильные и швейные изделия	-	-	10,20%	-	-
Овощи	0,01%	9,77%	-	-	-
Пищевые продукты вместе с напитками и табаком	0,57%	8,53%	-	0,42%	-
Фрукты	5,67%	-	-	-	-
Мясо и мясные продукты	1,32%	-	0,72%	-	-
Нефтепродукты	-	-	-	-	1,26%
Автомобили	-	-	1,16%	-	-
<b>Общий итог</b>	<b>19,70%</b>	<b>18,30%</b>	<b>22,00%</b>	<b>38,80%</b>	<b>1,30%</b>

Источник: анализ исследовательской группы на основе данных статистики администрации Согдийской области.

### В. Профиль грузопотоков в Согдийской области

**Таблица А1.2: Общий объем производства горнодобывающей промышленности Согдийской области**

Добыча различных видов добывающей промышленности	Единица	2019	2020	2021
Уголь	МТРА	1,79	1,76	1,69
Нефть	МТРА	0,01	0,01	0,01
Природный газ	Кубические метры	542	678	762
Песок и камень	Кубические метры	156 996	183 124	252 509
Соль	Тонн	9834	10 386	344

Источник: Официальная статистика Согдийской области – Агентство по статистике Таджикистана.

**Таблица А1.3: Общий объем производства сельскохозяйственного сектора Согдийской области**

Сельскохозяйственная продукция во всех категориях хозяйств	Категория продукта	Объем производства сельскохозяйственной продукции (тонн)		
		2019	2020	2021
		Зерно	Всего	331 690,0
Зерно	Пшеница	-	55 007,2	139 566,5
Зерно	Рис	47 974,8	561 187,1	56 538,5
Овощи	Лук	494 914,9	171 927,6	572 842,0
Овощи	Картофель	144 792,7	512 069,1	172 110,5
Хлопок		450 322,0	126 011,8	530 000,0
Воск		126 843,5	151 820,3	112 607,3
Абрикос		32 742,4	93 899,0	33 779,6
Виноград		98 957,6	50 573,2	37 506,0
Корма для животных		61 747,6	466 302,2	54 734,3
Мясо (в живом весе)		439 624,5	66 594,2	75 859,7
Мясо (в живом весе)	Куриное мясо	58 648,6	9 564,1	17 655,9
Молоко		269 224,9	272 960,3	276 695,5
Яйца, тысяча штук		429 919,3	594 600,9	637 871,6
Другая молочная продукция		1516,3	1550,0	1581,1
Шелк		315,6	142,9	163,0
Мед		1416,5	1458,5	1466,3
Рыбная продукция		369,9	869,7	890,6
Прочие		254 321,1	291 215,7	267 981,2
<b>Всего</b>		<b>3 197 367,4</b>	<b>3 162 934,1</b>	<b>3 122 409,1</b>

Источник: Официальная статистика Согдийской области – Агентство по статистике Таджикистана.

**Таблица А1.4: Общий объем производства обрабатывающей промышленности Согдийской области (2019-2021 гг.)**

Категория продукта	Продукт	Единица измерения	2019	2020	2021
Производство продуктов питания вместе с напитками и табаком	Мясо и мясные продукты, в том числе куриное мясо, тонн	тонн	27 379	28 391	19 447
	Колбасные изделия, тонн	тонн	2259	4640	1989
	Продукция из цельного молока, тонн	тонн	7218	6409	7 257
	Консервная продукция	тонн	20 346	30 189	30 753
	Кондитерские изделия, тонн	тонн	6452	4881	4642
	Прочие	тонн	293 609	598 146	495 774
	Растительное масло	тонн	5028	5098	4133
	Макаронные изделия, лапша и прочие макаронные изделия	тонн	1770	2881	5206
	Водка и ликероводочные изделия	тонн	270	243	224
	Ячменная вода	тонн	3	2	2
	Безалкогольные напитки	тонн	67 808	61 987	89 710
	Минеральная вода	тонн	17 399	12 888	18 891
	Хлопковое волокно	тонн	42 822	40 101	41 146

Категория продукта	Продукт	Единица измерения	2019	2020	2021
Производство текстильных и швейных изделий	Хлопчатобумажный канат	тонн	1902	2521	2832
	Ткани	тонн	254	279	181
	Ковры и ковровые изделия	тонн	10 651	5708	9716
	Школьная одежда	тонн	0	72 287	192 662
Производство нефтепродуктов	Дизельное топливо, тонн	тонн	8 201	3754	4298
	Мазут, тонн	тонн	10 248	4247	5704
	Асфальт, тонн	тонн	44 479	25 637	47 032
Производство резиновых и пластмассовых изделий, любых неметаллических минеральных продуктов	Цемент, тонн	тонн	1 317 118	1 280 565	1 393 901
	Строительный кирпич	тонн	52 608	52 132	50 465
	Строительный бетон	тонн	22 315	16 829	36 239
	Пластиковые трубы	тонн	2778	2467	2874

Источник: Официальная статистика Согдийской области – Агентство по статистике Таджикистана.

**Таблица А1.5: Общий объем импорта сельскохозяйственного сектора Согдийской области (2019-2021 гг.)**

Группа товаров	Стоимость (тыс. долл. США)			Объем (тонн)		
	2019	2020	2021	2019	2020	2021
Домашняя птица	-	222	271	-	2454	3673
<b>Мясо и мясопродукты</b>	-	3700	2329	-	8814	6606
Говядина	-	17	61	-	61	97
Куриное мясо	-	3683	2225	-	8753	6442
Замороженная рыба	-	282	657	-	505	1285
Яйца птиц	-	699,6	1129,0	-	2463,2	4028,9
Пшеница	1 043 159,9	943 060	966 672	212 244	229 253	248 222
Растительное масло	57 432,9	37 391	32 271	47 308	31 852	36 181
Сахар и кондитерские изделия	46 511,3	43 881	17 490	22 284	18 800	11 578
Макаронные изделия	-	5760	4588	-	6768	7085
Картофель	-	11 547	250	-	2572	55
Томаты	-	136	581	-	169	695
Минеральные продукты	613 355,9	576 205	663 653	302 559	230 302	338 244
Нефтяной газ	369 206,2	346 287	-	166 627	144 493	-
Световые приборы	50 391,4	46 968	39 208	12 796	10 335	8418
Древесина и изделия из нее	395 550,3	306 003	-	94 173	75 974	-
Бумага и картон и изделия из них	19 193,7	15 661	-	18 266	14 252	-
Дешевое топливо и их продукты	246 549,2	298 468	-	145 596	157 909	-
Транспортные средства и оборудование	29 354,5	255 989	29 520	76 688	58 989	92 006
Транспортные средства	47 468,0	51 535	58 661	100 821	88 720	97 892
Прочие изделия	74 338,6	55 270,4	44 517,3	18 748,4	20 035,7	28 684,1
<b>Всего</b>	<b>2 992 512</b>	<b>2 999 064</b>	<b>1 861 797</b>	<b>1 218 109</b>	<b>1 104 659</b>	<b>884 652</b>
<b>Продукты питания % от общего объема импорта</b>	<b>38%</b>	<b>35%</b>	<b>55%</b>	<b>23%</b>	<b>27%</b>	<b>36%</b>
<b>Пшеница % от общего объема импорта</b>	<b>35%</b>	<b>31%</b>	<b>52%</b>	<b>17%</b>	<b>21%</b>	<b>28%</b>

Источник: Официальная статистика Согдийской области – Агентство по статистике Таджикистана.

Таблица А1.6: Импортные грузы для прямой отправки в Согдийской области (2019–2021 гг.)

Код ТН ВЭД	Тип продукта - Импорт	Стоимость продукта (в тыс долл США)			% импорта	Прямая и непрямая отправка
		2019	2020	2021		
'27	Минеральное топливо, нефтепродукты и продукты их перегонки; битумные вещества	550 974	499 171	691 752	29%	Прямая отправка
'10	Хлопья	235 240	261 707	286 560	12%	Возможно хранение на складе
'72	Железо и сталь	151 861	189 399	186 925	8%	Прямая отправка
'15	Животные или растительные жиры и масла и продукты их расщепления; готовые пищевые жиры	99 934	110 087	143 520	6%	Возможно хранение на складе
'44	Древесина и изделия из дерева; древесный уголь	111 101	111 414	136 622	6%	Возможно хранение на складе
'87	Транспортные средства, кроме железнодорожного или трамвайного подвижного состава, и части и принадлежности	65 718	23 395	98 268	4%	Возможно хранение на складе
'28	Неорганические химические вещества; органические или неорганические соединения драгоценных металлов, редкоземельных металлов	118 383	105 439	76 562	3%	Возможно хранение на складе
'23	Остатки и отходы пищевой промышленности; готовый корм для животных	23 337	37 386	64 736	3%	Возможно хранение на складе
'19	Заготовки из злаков, муки, крахмала или молока; продукция кондитеров	36 618	44 313	51 558	2%	Возможно хранение на складе
'84	Машины, механические устройства, атомные реакторы, котлы; его части	26 474	27 230	41 590	2%	Возможно хранение на складе
'39	Пластмассы и изделия из них	26 983	33 800	40 306	2%	Возможно хранение на складе
'22	Напитки, спиртные напитки и уксус	20 018	26 941	38 673	2%	
'31	Удобрения	30 760	40 166	36 903	2%	Прямая отправка
'85	Электрические машины и оборудование и их части; звукозаписывающие и воспроизводящие устройства, телевизоры...	43 102	31 685	36 640	2%	Возможно хранение на складе
'73	Изделия из железа или стали	23 355	20 403	33 262	1%	Возможно хранение на складе
'18	Какао и какао-продукты	27 224	25 794	28 974	1%	Возможно хранение на складе
'34	Мыло, органические поверхностно-активные вещества, моющие	17 797	23 815	27 286	1%	Прямая отправка

	средства, смазочные материалы					
'93	Оружие и боеприпасы; их части и принадлежности	14 619	197	27 087	1%	Прямая отправка
'21	Разные съедобные препараты	16 401	18 312	26 712	1%	Возможно хранение на складе

Источник: ITC Trade Maps.

### С. Прогнозы спроса на грузы для Согдийской области

Рисунок А1.1: Методология оценки спроса на грузы для Согдийской области

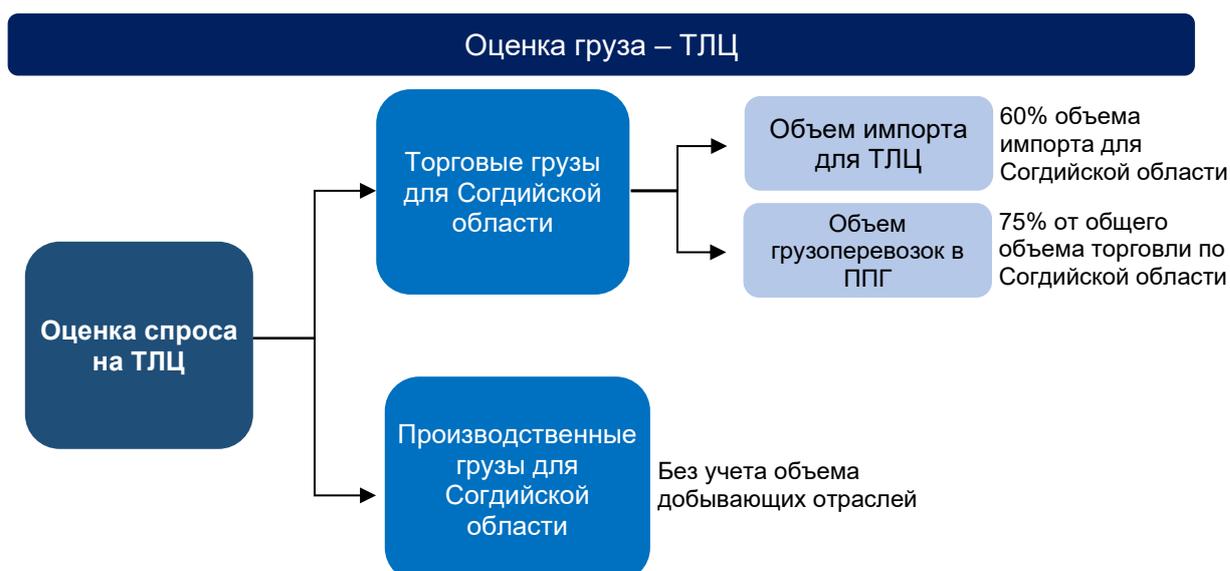


СГТР = среднегодовой темп роста, ВВП = валовой внутренний продукт.

Источник: Анализ исследовательской группы на основе данных о ВВП, предоставленных Всемирным банком.

### Д. Прогноз спроса на грузы для ТЛЦ

Рисунок А1.2: Методика оценки груза для ТЛЦ



Источник: анализ исследовательской группы, основанный на данных ИМЭК и отраслевых контрольных показателях.

Таблица А1.7: Торговые и производственные грузы - Согдийская область и ТЛЦ

Область	Объем	Единица	Торговые и производственные грузы – настоящее время							
			2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
Согдийская	Экспорт	\$ млн.	287	259	332	522	586	480	308	655
Согдийская	Импорт	\$ млн.	1379	1132	1055	1066	1157	1416	1433	1736
Согдийская	Все торговые потоки	\$ млн.	1666	1391	1387	1588	1743	1896	1741	2391
Таджикистан	Производство	\$ млн.	1307	1178	1509	2371	2664	2183	1399	2977
Согдийская	Производство - Согдийская область	\$ млн.	523	471	604	949	1066	873	560	1191
<b>Согдийская</b>	<b>Торговля + Производство</b>	<b>\$ млн.</b>	<b>1902</b>	<b>1603</b>	<b>1658</b>	<b>2015</b>	<b>2222</b>	<b>2289</b>	<b>1993</b>	<b>2927</b>
Согдийская	Экспорт	МТРА	0,6	0,6	0,6	0,8	1,2	1,2	0,6	1,2
Согдийская	Импорт	МТРА	2,7	2,6	2,7	2,8	2,9	4,0	4,1	4,8
Согдийская	Производство- Согдийская	МТРА	2,8	3,1	3,0	3,8	6,0	6,1	3,2	5,9
<b>Согдийская</b>	<b>Все потоки – Область (Согдийская)</b>	<b>МТРА</b>	<b>5,5</b>	<b>5,7</b>	<b>5,7</b>	<b>6,6</b>	<b>8,8</b>	<b>10,1</b>	<b>7,3</b>	<b>10,8</b>
<b>ТЛЦ</b>	<b>Все потоки – Исключая прямую отправку</b>	<b>МТРА</b>	<b>3,7</b>	<b>3,9</b>	<b>3,9</b>	<b>4,7</b>	<b>6,6</b>	<b>7,2</b>	<b>4,7</b>	<b>7,4</b>
<b>Согдийская</b>	<b>Все потоки</b>	<b>Тоннаж автомоб.</b>	<b>2,89</b>	<b>3,05</b>	<b>3,04</b>	<b>3,64</b>	<b>5,15</b>	<b>5,65</b>	<b>3,68</b>	<b>5,83</b>
Согдийская	Все потоки	Ж/д тоннаж	0,80	0,85	0,85	1,01	1,43	1,57	1,02	1,62
<b>Согдийская</b>	<b>Все потоки</b>	<b>Кол-во ТС</b>	<b>72 353</b>	<b>76 339</b>	<b>76 082</b>	<b>90 982</b>	<b>128 774</b>	<b>141 144</b>	<b>92 117</b>	<b>145 683</b>

Источник: анализ исследовательской группы, основанный на данных, полученных от ITC Trade Maps, справочников по статистике Таджикистана.

Таблица А1.8: Прогнозы спроса на грузы для торговых и производственных грузопотоков (2029–2038 финансовые годы)

Область	Объем	Единица	Прогнозы спроса на грузоперевозки (первые 10 лет)									
			2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036	2037	2038
Согдийская	Экспорт	\$ млн.	1512	1681	1869	2078	2309	2567	2852	3170	3522	3914
Согдийская	Импорт	\$ млн.	2195	2262	2330	2400	2472	2547	2623	2702	2783	2866
Согдийская	Все торговые потоки	\$ млн.	3707	3943	4199	4478	4782	5113	5475	5872	6305	6780
Таджикистан	Производство	\$ млн.	6873	7641	8495	9443	10 497	11 666	12 965	14 408	16 010	17 789
Согдийская	Производство – Согдийская область	\$ млн.	2749	3057	3398	3777	4199	4666	5186	5763	6404	7116
<b>Согдийская</b>	<b>Торговля + Производство</b>	<b>\$ млн.</b>	<b>4945</b>	<b>5318</b>	<b>5728</b>	<b>6177</b>	<b>6671</b>	<b>7 213</b>	<b>7809</b>	<b>8465</b>	<b>9187</b>	<b>9982</b>
Согдийская	Экспорт	МТРА	2,5	2,8	3.1	3.4	3,7	4.1	4,5	5,0	5,5	6,0
Согдийская	Импорт	МТРА	8,8	9,6	10.3	11.1	12,0	13,0	14,0	15.1	16,3	17,6
Согдийская	Производство-Согдийская	МТРА	12,7	13,9	15,3	16,9	18,6	20,5	22,5	24,8	27,3	30,0
<b>Согдийская</b>	<b>Все потоки - Область (Согдийская)</b>	<b>МТРА</b>	<b>21,5</b>	<b>23,5</b>	<b>25,7</b>	<b>28,0</b>	<b>30,6</b>	<b>33,4</b>	<b>36,5</b>	<b>39,9</b>	<b>43,6</b>	<b>47,6</b>
<b>ТЛЦ</b>	<b>Все потоки - Исключая прямую отправку</b>	<b>МТРА</b>	<b>15.2</b>	<b>16,7</b>	<b>18,3</b>	<b>20,0</b>	<b>21,9</b>	<b>24,0</b>	<b>26,3</b>	<b>28,8</b>	<b>31,6</b>	<b>34,6</b>
<b>Согдийская</b>	<b>Все потоки</b>	<b>Тоннаж автомоб</b>	<b>11,93</b>	<b>13.07</b>	<b>14.31</b>	<b>15,68</b>	<b>17.17</b>	<b>18,81</b>	<b>20,61</b>	<b>22.57</b>	<b>24,73</b>	<b>27.08</b>
Согдийская	Все потоки	Ж/д тоннаж	3,32	3,63	3,98	4,36	4,78	5.23	5,73	6,28	6,88	7,53
<b>Согдийская</b>	<b>Все потоки</b>	<b>Кол-во ТС</b>	<b>298 228</b>	<b>326 677</b>	<b>357 836</b>	<b>391 965</b>	<b>429 349</b>	<b>470 300</b>	<b>515 158</b>	<b>564 300</b>	<b>618 136</b>	<b>677 117</b>

Источник: анализ исследовательской группы, основанный на данных, полученных от ITC Trade Maps, справочников по статистике Таджикистана.

**Таблица А1.9: Прогнозы спроса на грузы для торговых и производственных грузопотоков (2039–2048 финансовые годы)**

Область	Объем	Единица	Прогнозы спроса на грузоперевозки (следующие 10 лет)									
			2039	2040	2041	2042	2043	2044	2045	2046	2047	2048
Согдийская	Экспорт	\$ млн.	4348	4831	5367	5962	6622	7356	8170	9074	10 078	11 192
Согдийская	Импорт	\$ млн.	2952	3041	3132	3225	3322	3421	3523	3628	3737	3848
Согдийская	Все торговые потоки	\$ млн.	7301	7872	8498	9187	9944	10 777	11 693	12 703	13 815	15 040
Таджикистан	Производство	\$ млн.	19 765	21 958	24 394	27 099	30 102	33 436	37 137	41 246	45 809	50 873
Согдийская	Производство - Согдийская область	\$ млн.	7906	8783	9758	10 839	12 041	13 374	14 855	16 499	18 323	20 349
<b>Согдийская</b>	<b>Торговля + Производство</b>	<b>\$ млн.</b>	<b>10 858</b>	<b>11 824</b>	<b>12 889</b>	<b>14 065</b>	<b>15 362</b>	<b>16 795</b>	<b>18 378</b>	<b>20 127</b>	<b>22 060</b>	<b>24 198</b>
Согдийская	Экспорт	МТРА	6,6	7,3	8,0	8,8	9,7	10,6	11,7	12,9	14,2	15,6
Согдийская	Импорт	МТРА	19,0	20,5	22,1	23,8	25,7	27,7	29,9	32,2	34,8	37,5
Согдийская	Производство-Согдийская	МТРА	33,0	36,3	40,0	44,0	48,4	53,2	58,5	64,4	70,8	77,9
<b>Согдийская</b>	<b>Все потоки – Область (Согдийская)</b>	<b>МТРА</b>	<b>52,0</b>	<b>56,8</b>	<b>62,0</b>	<b>67,8</b>	<b>74,1</b>	<b>80,9</b>	<b>88,4</b>	<b>96,6</b>	<b>105,6</b>	<b>115,4</b>
<b>ТЛЦ</b>	<b>Все потоки - Исключая прямую отправку</b>	<b>МТРА</b>	<b>37,9</b>	<b>41,5</b>	<b>45,5</b>	<b>49,8</b>	<b>54,6</b>	<b>59,8</b>	<b>65,5</b>	<b>71,8</b>	<b>78,7</b>	<b>86,2</b>
<b>Согдийская</b>	<b>Все потоки</b>	<b>Тоннаж автомоб</b>	<b>29,67</b>	<b>32,50</b>	<b>35,60</b>	<b>39,00</b>	<b>42,73</b>	<b>46,81</b>	<b>51,29</b>	<b>56,19</b>	<b>61,56</b>	<b>67,45</b>
<b>Согдийская</b>	<b>Все потоки</b>	<b>Ж/д тоннаж</b>	<b>8,25</b>	<b>9,04</b>	<b>9,90</b>	<b>10,85</b>	<b>11,88</b>	<b>13,02</b>	<b>14,26</b>	<b>15,62</b>	<b>17,12</b>	<b>18,75</b>
<b>Согдийская</b>	<b>Все потоки</b>	<b>Кол-во ТС</b>	<b>741 735</b>	<b>812 534</b>	<b>890 106</b>	<b>975 102</b>	<b>1 068 236</b>	<b>1 170 291</b>	<b>1 282 125</b>	<b>1 404 679</b>	<b>1 538 985</b>	<b>1 686 174</b>

Источник: анализ исследовательской группы, основанный на данных, полученных от ITC Trade Maps, справочников по статистике Таджикистана.

**Прогноз спроса для Согдийской области и ТЛЦ**

**Таблица А1.10: Торговые и производственные грузы - Согдийская область и ТЛЦ**

Область	Объем	Единица	Торговые и производственные грузы - настоящее время							
			2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
Согдийская	Экспорт	\$ млн.	287	259	332	522	586	480	308	655
Согдийская	Импорт	\$ млн.	1379	1132	1055	1066	1157	1416	1433	1736
Согдийская	Все торговые потоки	\$ млн.	1666	1391	1387	1588	1743	1896	1741	2391
Таджикистан	Производство	\$ млн.	1307	1178	1509	2371	2664	2183	1399	2977
Согдийская	Производство - Согдийская область	\$ млн.	523	471	604	949	1066	873	560	1191
Согдийская	<b>Торговля + Производство</b>	<b>\$ млн.</b>	<b>1902</b>	<b>1603</b>	<b>1658</b>	<b>2015</b>	<b>2222</b>	<b>2289</b>	<b>1993</b>	<b>2927</b>
Согдийская	Экспорт	МТРА	0,6	0,6	0,6	0,8	1,2	1,2	0,6	1,2
Согдийская	Импорт	МТРА	2,7	2,6	2,7	2,8	2,9	4,0	4,1	4,8
Согдийская	Производство- Согдийская	МТРА	2,8	3,1	3,0	3,8	6,0	6,1	3,2	5,9
<b>Согдийская</b>	<b>Все потоки - Область (Согдийская)</b>	<b>МТРА</b>	<b>5,5</b>	<b>5,7</b>	<b>5,7</b>	<b>6,6</b>	<b>8,8</b>	<b>10,1</b>	<b>7,3</b>	<b>10,8</b>
<b>ТЛЦ</b>	<b>Все потоки – Исключая прямую отправку</b>	<b>МТРА</b>	<b>3,7</b>	<b>3,9</b>	<b>3,9</b>	<b>4,7</b>	<b>6,6</b>	<b>7,2</b>	<b>4,7</b>	<b>7,4</b>
<b>Согдийская</b>	<b>Все потоки</b>	<b>Тоннаж автомоб</b>	<b>2,89</b>	<b>3,05</b>	<b>3,04</b>	<b>3,64</b>	<b>5,15</b>	<b>5,65</b>	<b>3,68</b>	<b>5,83</b>
Согдийская	Все потоки	Ж/д тоннаж	0,80	0,85	0,85	1,01	1,43	1,57	1,02	1,62
<b>Согдийская</b>	<b>Все потоки</b>	<b>Кол-во ТС</b>	<b>72 353</b>	<b>76 339</b>	<b>76 082</b>	<b>90 982</b>	<b>128 774</b>	<b>141 144</b>	<b>92 117</b>	<b>145 683</b>

Источник: анализ исследовательской группы, основанный на данных, полученных от ITC Trade Maps, справочников по статистике Таджикистана.

Таблица А1.11: Прогнозы спроса на грузы для торговых и производственных грузопотоков (2029–2038 финансовые годы)

Область	Объем	Единица	Прогнозы спроса на грузоперевозки (первые 10 лет)									
			2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036	2037	2038
Согдийская	Экспорт	\$ млн.	1512	1681	1869	2078	2309	2567	2852	3170	3522	3914
Согдийская	Импорт	\$ млн.	2195	2262	2330	2400	2472	2547	2623	2702	2783	2866
Согдийская	Все торговые потоки	\$ млн.	3707	3943	4199	4478	4782	5113	5475	5872	6305	6780
Таджикистан	Производство	\$ млн.	6873	7641	8495	9443	10 497	11 666	12 965	14 408	16 010	17 789
Согдийская	Производство - Согдийская область	\$ млн.	2749	3057	3398	3777	4199	4666	5186	5763	6404	7116
<b>Согдийская</b>	<b>Торговля + Производство</b>	<b>\$ млн.</b>	<b>4945</b>	<b>5318</b>	<b>5728</b>	<b>6177</b>	<b>6671</b>	<b>7 213</b>	<b>7809</b>	<b>8465</b>	<b>9187</b>	<b>9982</b>
Согдийская	Экспорт	МТРА	2,5	2,8	3.1	3.4	3,7	4.1	4,5	5,0	5,5	6,0
Согдийская	Импорт	МТРА	8,8	9,6	10.3	11.1	12,0	13,0	14,0	15.1	16,3	17,6
Согдийская	Производство-Согдийская	МТРА	12,7	13,9	15,3	16,9	18,6	20,5	22,5	24,8	27,3	30,0
<b>Согдийская</b>	<b>Все потоки - Область (Согдийская)</b>	<b>МТРА</b>	<b>21,5</b>	<b>23,5</b>	<b>25,7</b>	<b>28,0</b>	<b>30,6</b>	<b>33,4</b>	<b>36,5</b>	<b>39,9</b>	<b>43,6</b>	<b>47,6</b>
<b>ТЛЦ</b>	<b>Все потоки – Исключая прямую отправку</b>	<b>МТРА</b>	<b>15.2</b>	<b>16,7</b>	<b>18,3</b>	<b>20,0</b>	<b>21,9</b>	<b>24,0</b>	<b>26,3</b>	<b>28,8</b>	<b>31,6</b>	<b>34,6</b>
<b>Согдийская</b>	<b>Все потоки</b>	<b>Тоннаж автомоб</b>	<b>11,93</b>	<b>13.07</b>	<b>14.31</b>	<b>15,68</b>	<b>17.17</b>	<b>18,81</b>	<b>20,61</b>	<b>22.57</b>	<b>24,73</b>	<b>27.08</b>
Согдийская	Все потоки	ж/д тоннаж	3,32	3,63	3,98	4,36	4,78	5.23	5,73	6,28	6,88	7,53
<b>Согдийская</b>	<b>Все потоки</b>	<b>Кол-во ТС</b>	<b>298 228</b>	<b>326 677</b>	<b>357 836</b>	<b>391 965</b>	<b>429 349</b>	<b>470 300</b>	<b>515 158</b>	<b>564 300</b>	<b>618 136</b>	<b>677 117</b>

Источник: анализ исследовательской группы, основанный на данных, полученных от ITC Trade Maps, справочников по статистике Таджикистана.

Таблица А1.12: Прогнозы спроса на грузы для торговых и производственных грузопотоков (2039–2048 финансовые годы)

Область	Объем	Единица	Прогнозы спроса на грузоперевозки (следующие 10 лет)									
			2039	2040	2041	2042	2043	2044	2045	2046	2047	2048
Согдийская	Экспорт	\$ млн.	4348	4831	5367	5962	6622	7356	8170	9074	10 078	11 192
Согдийская	Импорт	\$ млн.	2952	3041	3132	3225	3322	3421	3523	3628	3737	3848
Согдийская	Все торговые потоки	\$ млн.	7301	7872	8498	9187	9944	10 777	11 693	12 703	13 815	15 040
Таджикистан	Производство	\$ млн.	19 765	21 958	24 394	27 099	30 102	33 436	37 137	41 246	45 809	50 873
Согдийская	Производство - Согдийская область	\$ млн.	7906	8783	9758	10 839	12 041	13 374	14 855	16 499	18 323	20 349
<b>Согдийская</b>	<b>Торговля + Производство</b>	<b>\$ млн.</b>	<b>10 858</b>	<b>11 824</b>	<b>12 889</b>	<b>14 065</b>	<b>15 362</b>	<b>16 795</b>	<b>18 378</b>	<b>20 127</b>	<b>22 060</b>	<b>24 198</b>
Согдийская	Экспорт	МТРА	6,6	7,3	8,0	8,8	9,7	10,6	11,7	12,9	14,2	15,6
Согдийская	Импорт	МТРА	19,0	20,5	22,1	23,8	25,7	27,7	29,9	32,2	34,8	37,5
Согдийская	Производство-Согдийская	МТРА	33,0	36,3	40,0	44,0	48,4	53,2	58,5	64,4	70,8	77,9
<b>Согдийская</b>	<b>Все потоки - Область (Согдийская)</b>	<b>МТРА</b>	<b>52,0</b>	<b>56,8</b>	<b>62,0</b>	<b>67,8</b>	<b>74,1</b>	<b>80,9</b>	<b>88,4</b>	<b>96,6</b>	<b>105,6</b>	<b>115,4</b>
<b>ТЛЦ</b>	<b>Все потоки - Исключая прямую отправку</b>	<b>МТРА</b>	<b>37,9</b>	<b>41,5</b>	<b>45,5</b>	<b>49,8</b>	<b>54,6</b>	<b>59,8</b>	<b>65,5</b>	<b>71,8</b>	<b>78,7</b>	<b>86,2</b>
<b>Согдийская</b>	<b>Все потоки</b>	<b>Тоннаж автомобиль</b>	<b>29,67</b>	<b>32,50</b>	<b>35,60</b>	<b>39,00</b>	<b>42,73</b>	<b>46,81</b>	<b>51,29</b>	<b>56,19</b>	<b>61,56</b>	<b>67,45</b>
Согдийская	Все потоки	Ж/д тоннаж	8,25	9,04	9,90	10,85	11,88	13,02	14,26	15,62	17,12	18,75
<b>Согдийская</b>	<b>Все потоки</b>	<b>Кол-во ТС</b>	<b>741 735</b>	<b>812 534</b>	<b>890 106</b>	<b>975 102</b>	<b>1 068 236</b>	<b>1 170 291</b>	<b>1 282 125</b>	<b>1 404 679</b>	<b>1 538 985</b>	<b>1 686 174</b>

Источник: анализ исследовательской группы, основанный на данных, полученных от ITC Trade Maps, справочников по статистике Таджикистана.

## ПРИЛОЖЕНИЕ 2: МЕСТОПОЛОЖЕНИЕ И ОЦЕНКА СТОИМОСТИ ЗЕМЛИ ДЛЯ ТЛЦ

Таблица А2.1: Параметры и описание ранжирования

Параметры	% веса	Подпараметры	Описание	Общий вес
Особенности участка	13%	Наличие земли	Наличие >50 га земли	2,5%
		Прилегание земельного участка	Самый большой смежный земельный участок, возможный в пределах площадки (любая крупная дорога / экологически защищенная территория в пределах земельного участка)	2,5%
		Возможность доступа к грузу	Тип промышленности, уровень промышленной освоенности территории в радиусе 5 км.	2,5%
		Топография	Физические характеристики участка, включая положение по отношению к основным водоемам, горам, растительности и т. д.	2,5%
		Форма участка	Возможность расширения рассматриваемой площади	2,5%
Связанность и соответствующая инфраструктура	20%	Близость соединительных магистралей	Близость соединительных магистралей, расстояние в км	2,5%
		Железнодорожное сообщение	Расстояние от железнодорожного вокзала в км и связанность последней мили	2,5%
		Портовая связанность	Близость к сухим портам, расстояние в км	2,5%
		Аэропорты	Расстояние до крупного международного аэропорта, расстояние в км	2,5%
		Индустриальные зоны	Близость к полноценным промышленным кластерам, расстояние в км	2,5%
		Соединительные / подъездные пути	Наличие запасных дорог, количество полос на подъездных путях	2,5%
		Основная соединительная торговая дорога	Близость к коридорам ЦАРЭС/другим транснациональным коридорам для	2,5%

Параметры	% веса	Подпараметры	Описание	Общий вес
		Планы расширения инфраструктуры	облегчения транзитного движения Планы будущего развития логистической инфраструктуры, непосредственно влияющие на объемы и интенсивность движения наземного транспорта	2,5%
Внутренняя инфраструктура и инженерные сети	13%	Доступность энергоснабжения	Требуемая мощность хх кВт/ч в год	2,5%
		Доступность водоснабжения	Потребность в воде хх КЛД	2,5%
		Выпускная вода	Наличие внутреннего объекта для выпускной воды	2,5%
		Внутренняя инфраструктура	Уровень развития операционной инфраструктуры в локации	2,5%
		Связанность с внутренней дорогой	2 / 4-х полосные дороги в развитом / развивающемся состоянии, имеющиеся в этом районе	2,5%
Капитальные и операционные расходы	15%	Стоимость земли (за единицу)	Общая стоимость приобретения земли (за акр)	2,5%
		Дополнительные сборы за приобретение	Дополнительные сборы за приобретение земли (за акр)	2,5%
		Стоимость электроэнергии	Стоимость единицы электроэнергии, кВт/ч	2,5%
		Стоимость водоснабжения	Стоимость водоснабжения за единицу, в КЛД	2,5%
		Стоимость природного газа	Стоимость единицы газа	2,5%
		Плата за обслуживание	Стоимость обслуживания, за единицу	2,5%
		Наличие ППГ	Наличие ППГ в пределах 50 км от участка	2,5%
ППГ	15%	Расстояние от ближайшего мультимодального ППГ	Расстояние земельного участка от ближайшего мультимодального ППГ	2,5%
		Грузопоток	Объем перевалки грузов на ППГ	2,5%
		Наличие таможенного поста	Наличие таможенного поста на территории локации	2,5%
		Время открытия и закрытия ППГ	Количество часов работы ближайшего ППГ	2,5%

Параметры	% веса	Подпараметры	Описание	Общий вес
		Время, затраченное на процедуру оформления	Время, затраченное на процедуру оформления	2,5%
Внешняя среда	15%	Наличие грузовых отраслей	Количество грузовых производств на расстоянии 15-20 км	2,5%
		Якорные арендаторы	Крупные производители / поставщики услуг присутствующие на территории	2,5%
		Ближайший городской центр	Расстояние от ближайшего города Уровня - 1	2,5%
		Наличие логистических операторов в области	Наличие логистических операторов в регионе	2,5%
		Стадия развития участка	Слабоосвоенная / развивающаяся / развитая стадия участка	2,5%
		Доступность кадров	Близость к колледжам / университетам класса А для привлечения талантов	2,5%
Одобрения и нормативно-правовые требования	10%	Возможность покупки	Возможность покупки земельного участка	2,5%
		Время одобрения	Общее время, предусмотренное для одобрений	2,5%
		Уровень одобрения, необходимый для ТЛЦ	Одобрение земельного участка на центральном/областном уровне	2,5%
		Экологические разрешения	Воздействие на окружающую среду различных элементов ТЛЦ	2,5%

Таблица А2. 2: Оценка местоположения для ТЛЦ

Параметры	% веса	Подпараметры	Общий вес	СЭЗС	ХЛЦ	Садаф
Особенности земли	15%	Наличие земли	2,5%	0,08	0,03	0,05
		Прилегание земельного участка	2,5%	0,08	0,08	0,08
		Возможность доступа к грузу	2,5%	0,05	0,08	0,08
		Топография	2,5%	0,08	0,08	0,08
		Форма участка	2,5%	0,08	0,08	0,08
Связанность и соответствующая инфраструктура	20%	Близость соединительных магистралей	2,5%	0,05	0,08	0,08
		Железнодорожное сообщение	2,5%	0,08	0,05	0,05
		Связанность с портами	2,5%	0,03	0,03	0,03
		Аэропорты	2,5%	0,08	0,08	0,08

Параметры	% веса	Подпараметры	Общий вес	СЭЗС	ХЛЦ	Садаф
		Индустриальные зоны	2,5%	0,08	0,05	0,05
		Соединительные / подъездные пути	2,5%	0,05	0,08	0,08
		Основная соединительная торговая дорога	2,5%	0,08	0,08	0,08
		Планы расширения инфраструктуры	2,5%	0,08	0,03	0,05
Внутренняя инфраструктура и инженерные сети	10%	Доступность энергоснабжения	2,5%	0,08	0,08	0,05
		Доступность водоснабжения	2,5%	0,08	0,05	0,08
		Выпускная вода	2,5%	0,08	0,08	0,08
		Внутренняя инфраструктура	2,5%	0,08	0,08	0,08
		Связанность с внутренней дорогой	2,5%	0,08	0,08	0,08
Капитальные и операционные расходы	15%	Стоимость земли (за единицу)	2,5%	0,05	0,05	0,05
		Дополнительные сборы за приобретение	2,5%	0,05	0,05	0,05
		Стоимость электроэнергии	2,5%	0,08	0,05	0,03
		Стоимость водоснабжения	2,5%	0,08	0,05	0,05
		Стоимость природного газа	2,5%	0,00	0,00	0,00
		Плата за обслуживание	2,5%	0,00	0,00	0,00
ППГ	15%	Наличие ППГ	2,5%	0,08	0,05	0,05
		Расстояние от ближайшего мультиmodalного ППГ	2,5%	0,05	0,08	0,08
		Грузопоток	2,5%	0,08	0,08	0,08
		Наличие таможенного пункта	2,5%	0,05	0,08	0,05
		Часы работы ППГ	2,5%	0,08	0,08	0,08
		Время, затраченное на процедуру оформления	2,5%	0,05	0,05	0,05
		Наличие грузовых отраслей	2,5%	0,05	0,05	0,08
		Якорные арендаторы	2,5%	0,05	0,08	0,08
Внешняя среда	15%	Ближайший городской центр	2,5%	0,08	0,08	0,08
		Наличие логистических операторов в регионе	2,5%	0,05	0,08	0,05
		Стадия развития участка	2,5%	0,05	0,08	0,08
		Доступность кадров	2,5%	0,08	0,08	0,08
Одобрения и нормативно- правовые требования	10%	Возможность покупки	2,5%	0,05	0,08	0,05
		Время одобрения	2,5%	0,08	0,05	0,05
		Уровень утверждения, необходимый для ТЛЦ	2,5%	0,00	0,00	0,00
		Экологические разрешения	2,5%	0,08	0,08	0,08
<b>Суммарная оценка</b>				<b>2,40</b>	<b>2,35</b>	<b>2,33</b>

Источник: Анализ исследовательской группы на основе данных, собранных во время посещения объектов.

### ПРИЛОЖЕНИЕ 3: ОЦЕНКА СПРОСА НА ЗЕМЕЛЬНЫЕ ПЛОЩАДИ ДЛЯ ТЛЦ

Таблица А3.1: Допущения по режимам перевозок в Таджикистане

Режим	2017	2018	2019	2020	2021
Автомобильный (тыс. тонн)	27 769	25 654	22 288	18 573	16 712
железнодорожный (тыс. тонн)	4631	6305	5799	5348	4647

Автомобильный %	85,7%	80,3%	79,4%	77,6%	78,2%
железнодорожный %	14,3%	19,7%	20,6%	22,4%	21,8%

Источник: Оценка транспортного сектора Таджикистана – 2021 г.

**Таблица А3. 2: Допущения по исходным данным для модели**

<b>Исходные данные</b>	
Объем торговли, перенаправленной на ТЛЦ	21%
Объем, требующий добавления стоимости	80%
Соотношение объема торговли и производства	20
Предполагаемый объем по Согдийской области	38%
Оценка прямых отправок в торговле	40%
Объем международной торговли (Казахстан и РФ) в Согдийской области	75%

ТЛЦ = торгово-логистический центр

Источник: анализ исследовательской группы.

#### ПРИЛОЖЕНИЕ 4: КАПИТАЛЬНЫЕ ЗАТРАТЫ

1. CAPEX включает расходы на развитие инфраструктуры, строительство зданий, коммунальные услуги, предоперационные расходы и непредвиденные расходы. Затраты на строительство и развитие рассчитывались на основе удельных затрат (на гектар). Из-за ранних стадий строительства предполагалось, что предоперационные расходы составят 10% от капитальных затрат на строительство, а непредвиденные расходы – 10% от общих капитальных затрат. В результате общие капитальные затраты проекта ТЛЦ составляют 546 356 долл США на гектар.

Таблица А4.1: Структура капитальных затрат (тыс. долл. США)

Структура CAPEX, (тыс. долл. США)	CAPEX Фазы 1	CAPEX Фазы 2	Всего CAPEX	CAPEX на гектар	Вес (%)
<b>Подготовка площадки</b>	<b>9095</b>	-	<b>9095</b>	<b>114,15</b>	<b>20,9%</b>
Разработка участка в т.ч. отсыпка грунта	2224	-	2224	27,91	5,1%
Ограждение участка и многослойная стена	0,001	-	0,001	0,00	0,0%
Внутренние дороги	5930	-	5930	74,42	13,6%
Главные дороги	3706	-	3706	46,52	8,5%
Подъездные пути	2224	-	2224	27,91	5,1%
Благоустройство и парки	942	-	942	11,82	2,2%
<b>Здания</b>	<b>9415</b>	<b>14 872</b>	<b>24 287</b>	<b>304,82</b>	<b>55,8%</b>
Логистические объекты	9415	-	9415	118,17	21,6%
Вспомогательные удобства	-	10 548	10 548	132,39	24,2%
Экспоцентр	-	4324	4324	54,26	9,9%
<b>Инженерные сети</b>	<b>2594</b>	-	<b>2594</b>	<b>32,56</b>	<b>6,0%</b>
Электроснабжение	1853	-	1853	23,26	4,3%
Распределительная сеть питьевого водоснабжения	556	-	556	6,98	1,3%
Канализационная сеть	93	-	93	1,16	0,2%
Сеть ливневой канализации	93	-	93	1,16	0,2%
<b>Предоперационные расходы</b>	<b>2110</b>	<b>1487</b>	<b>3598</b>	<b>45,15</b>	<b>8,3%</b>
<b>Непредвиденные расходы</b>	<b>2322</b>	<b>1636</b>	<b>3957</b>	<b>49,67</b>	<b>9,1%</b>
<b>Итого</b>	<b>25 537</b>	<b>17 995</b>	<b>43 532</b>	<b>546,36</b>	<b>100,0%</b>

Источник: Администрация Согдийской области, консультации с заинтересованными сторонами, анализ исследовательской группы.

2. В результате общие капитальные затраты проекта ТЛЦ составляют 546 356 долл США на гектар. Общие капитальные затраты на гектар ХЛЦ составили 370 тыс. долл США. Логистический центр в Нижнем Пяндже более сравним с ТЛЦ по операционной деятельности и уровню развития с капитальными затратами в размере 605 тыс. долл США на гектар. Отсутствие подробной информации о характеристиках Нижнего Пянджа не позволяет провести детальное сравнение для выявления факторов различий в капитальных затратах.

Таблица А4.2: Сравнение капитальных затрат логистических центров (тыс. долл. США на гектар)

Логистические центры	CAPEX на гектар
ХЛЦ	370

---

ТЛЦ	546
Нижний Пяндж	605

---

ХЛЦ = Логистический центр, в г. Худжанд, ТЛЦ = торгово-логистический центр  
Источник: анализ исследовательской группы.

## ПРИЛОЖЕНИЕ 5: УСЛОВИЯ ФИНАНСИРОВАНИЯ

Таблица А5.1: Сценарии структуры финансирования

Структура капитала	Сценарий 1	Сценарий 2
Заемный	100%	52%
Эквити	0%	48%
<b>Всего</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>

Источник: анализ исследовательской группы.

Таблица А5.2: Условия погашения

Структура капитала	Сценарий 1	Сценарий 2
Процентная ставка	6,0%	12,3%
Льготный период	2	2
Срок погашения	10	5

Источник: анализ исследовательской группы.

### Прогнозы по финансовому анализу

Таблица А5.3: Чистый оборотный капитал (млн долл. США)

Показатель	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036	2037	2038
Дебиторская задолженность	0,5	0,6	0,7	0,8	0,8	0,9	1,0	1,0	1,1	1,2
Кредиторская задолженность	0,7	0,8	1,0	1,1	1,2	1,2	1,3	1,4	1,5	1,7
<b>ЧОК</b>	<b>(0,2)</b>	<b>(0,2)</b>	<b>(0,3)</b>	<b>(0,3)</b>	<b>(0,3)</b>	<b>(0,3)</b>	<b>(0,4)</b>	<b>(0,4)</b>	<b>(0,4)</b>	<b>(0,5)</b>

Показатель	2039	2040	2041	2042	2043	2044	2045	2046	2047	2048
Дебиторская задолженность	2,4	2,7	3,0	3,4	3,5	3,6	3,8	4,0	4,2	4,4
Кредиторская задолженность	3,3	3,7	4,2	4,6	4,8	5,1	5,3	5,6	5,9	6,2
<b>ЧОК</b>	<b>(0,9)</b>	<b>(1,0)</b>	<b>(1,2)</b>	<b>(1,3)</b>	<b>(1,4)</b>	<b>(1,4)</b>	<b>(1,5)</b>	<b>(1,6)</b>	<b>(1,6)</b>	<b>(1,7)</b>

Источник: анализ исследовательской группы.

Таблица А5.4: Прогноз денежных потоков для Сценария 1 (тыс. долл. США)

Денежные потоки	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036	2037
<b>Денежные потоки проекта</b>											
Доход	-	-	5790	7037	8339	9710	10 270	10 898	11 609	12 441	13 400
ОРЕХ	-	-	(4014)	(4879)	(5782)	(6733)	(7121)	(7 557)	(8049)	(8626)	(9 291)
<b>ЕБИТДА</b>	-	-	<b>1775</b>	<b>2158</b>	<b>2557</b>	<b>2977</b>	<b>3149</b>	<b>3341</b>	<b>3559</b>	<b>3814</b>	<b>4108</b>
Всего изменений в оборотном капитале	-	-	184	40	41	43	19	20	23	25	32
CAPEX и капитализированные FF&E	(13 005)	(12 532)	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Уплаченные налоги	-	-	(42)	(128)	(216)	(307)	(352)	(400)	(451)	(508)	(572)
<b>FCFF</b>	<b>(13 005)</b>	<b>(12 532)</b>	<b>1918</b>	<b>2069</b>	<b>2382</b>	<b>2713</b>	<b>2816</b>	<b>2962</b>	<b>3131</b>	<b>3332</b>	<b>3568</b>
Учетная ставка	6,0%										
<b>Дисконтированные FCFF</b>	<b>(10 004)</b>	<b>(9096)</b>	<b>1313</b>	<b>1337</b>	<b>1452</b>	<b>1560</b>	<b>1527</b>	<b>1515</b>	<b>1511</b>	<b>1517</b>	<b>1533</b>
<b>Денежные потоки</b>											
	<b>2038</b>	<b>2039</b>	<b>2040</b>	<b>2041</b>	<b>2042</b>	<b>2043</b>	<b>2044</b>	<b>2045</b>	<b>2046</b>	<b>2047</b>	<b>2048</b>
<b>Денежные потоки проекта</b>											
Доход	14 518	28 669	32 515	36 546	40 791	42 537	44 449	46 550	48 858	51 395	54 186
ОРЕХ	(10 066)	(19 879)	(22 546)	(25 340)	(28 284)	(29 494)	(30 821)	(32 278)	(33 878)	(35 637)	(37 572)
<b>ЕБИТДА</b>	<b>4451</b>	<b>8790</b>	<b>9969</b>	<b>11 205</b>	<b>12 507</b>	<b>13 042</b>	<b>13 629</b>	<b>14 273</b>	<b>14 980</b>	<b>15 758</b>	<b>16 614</b>
Всего изменений в оборотном капитале	36	450	119	131	135	55	57	71	73	81	(1634)
CAPEX и капитализированные FF&E	(17 995)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Уплаченные налоги	(427)	(1246)	(1492)	(1734)	(1987)	(2101)	(2222)	(2353)	(2494)	(2647)	(2832)
<b>FCFF</b>	<b>(13 935)</b>	<b>7994</b>	<b>8 597</b>	<b>9602</b>	<b>10 655</b>	<b>10 997</b>	<b>11 463</b>	<b>11 991</b>	<b>12 560</b>	<b>13 192</b>	<b>12 148</b>
Учетная ставка	6,0%										
<b>Дисконтированные FCFF</b>	<b>(5647)</b>	<b>3056</b>	<b>3101</b>	<b>3267</b>	<b>3420</b>	<b>3330</b>	<b>3275</b>	<b>3231</b>	<b>3193</b>	<b>3164</b>	<b>2749</b>
<b>NPV проекта</b>	<b>20 304</b>										

Денежные потоки	2038	2039	2040	2041	2042	2043	2044	2045	2046	2047	2048
IRR проекта	12,0%										

Источник: анализ исследовательской группы.

Таблица А5.5: Прогноз денежных потоков для Сценария 2 (тыс. долл. США)

Денежные потоки	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036	2037
<b>Денежные потоки проекта</b>											
Доход	-	-	5790	7037	8339	9710	10 270	10 898	11 609	12 441	13 400
ОРЕХ	-	-	(4014)	(4879)	(5782)	(6733)	(7121)	(7 557)	(8049)	(8626)	(9 291)
<b>ЕБИТДА</b>	-	-	<b>1775</b>	<b>2158</b>	<b>2557</b>	<b>2977</b>	<b>3149</b>	<b>3341</b>	<b>3559</b>	<b>3814</b>	<b>4108</b>
Всего изменений в оборотном капитале	-	-	184	40	41	43	19	20	23	25	32
CAPEX и капитализированные FF&E	(13 005)	(12 532)	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Уплаченные налоги	-	-	(10)	(96)	(184)	(275)	(320)	(358)	(479)	(536)	(599)
<b>FCFF</b>	<b>(13 005)</b>	<b>(12 532)</b>	<b>1949</b>	<b>2101</b>	<b>2414</b>	<b>2745</b>	<b>2847</b>	<b>3003</b>	<b>3103</b>	<b>3304</b>	<b>3541</b>
Учетная ставка	19,3%										
<b>Дисконтированные FCFF</b>	<b>(5865)</b>	<b>(4737)</b>	<b>617</b>	<b>557</b>	<b>537</b>	<b>511</b>	<b>444</b>	<b>393</b>	<b>340</b>	<b>303</b>	<b>272</b>
Денежные потоки	2038	2039	2040	2041	2042	2043	2044	2045	2046	2047	2048
<b>Денежные потоки проекта</b>											
Доход	14 518	28 669	32 515	36 546	40 791	42 537	44 449	46 550	48 858	51 395	54 186
ОРЕХ	(10 066)	(19 879)	(22 546)	(25 340)	(28 284)	(29 494)	(30 821)	(32 278)	(33 878)	(35 637)	(37 572)
<b>ЕБИТДА</b>	<b>4451</b>	<b>8790</b>	<b>9969</b>	<b>11 205</b>	<b>12 507</b>	<b>13 042</b>	<b>13 629</b>	<b>14 273</b>	<b>14 980</b>	<b>15 758</b>	<b>16 614</b>
Всего изменений в оборотном капитале	36	450	119	131	135	55	57	71	73	81	(1634)
CAPEX и капитализированные FF&E	(17 995)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Уплаченные налоги	(432)	(1236)	(1470)	(1712)	(1965)	(2120)	(2241)	(2372)	(2513)	(2666)	(2832)
<b>FCFF</b>	<b>(13 941)</b>	<b>8004</b>	<b>8619</b>	<b>9624</b>	<b>10 677</b>	<b>10 978</b>	<b>11 444</b>	<b>11 971</b>	<b>12 540</b>	<b>13 173</b>	<b>12 148</b>
Учетная ставка	19,3%										

<b>Денежные потоки</b>	<b>2038</b>	<b>2039</b>	<b>2040</b>	<b>2041</b>	<b>2042</b>	<b>2043</b>	<b>2044</b>	<b>2045</b>	<b>2046</b>	<b>2047</b>	<b>2048</b>
<b>Дисконтированные FCFF</b>	<b>(898)</b>	<b>432</b>	<b>390</b>	<b>365</b>	<b>339</b>	<b>292</b>	<b>255</b>	<b>224</b>	<b>196</b>	<b>173</b>	<b>134</b>
<b>NPV проекта</b>	<b>(4726)</b>										
<b>IRR проекта</b>	<b>12,0%</b>										

Источник: анализ исследовательской группы.

## ПРИЛОЖЕНИЕ 6: АНАЛИЗ ЧУВСТВИТЕЛЬНОСТИ

### А. Анализ чувствительности для Сценария финансирования 1

1. Два наиболее важных показателя, отношение ОРЕХ к выручке и объем обрабатываемого груза, были выбраны, чтобы проиллюстрировать последствия изменений в операционных допущениях. Для коэффициента ОРЕХ учитывались минимальные и максимальные значения, а также 1-й и 3-й квартили для учета более широкого диапазона отношения ОРЕХ к выручке среди выборки. Кроме того, был проведен анализ чувствительности для учета значительных возможных различий в объеме обрабатываемого груза. В таблице ниже указаны операционные затраты по отношению к выручке и доля услуг по погрузке и разгрузке соответственно).

**Таблица А6.1: Анализ чувствительности отношения ОРЕХ к выручке и доли погрузочно-разгрузочных работ для NPV (тыс. долл. США)**

		ОРЕХ к выручке					
		45,1%	55,8%	69,3%	67,5%	78,2%	85,0%
Доля погрузочно-разгрузочных работ	5,0%	41 261	28 577	12 604	14 740	2083	(6042)
	10,0%	44 009	30 790	14 143	16 369	3182	(5 252)
	20,0%	49 503	35 222	17 221	19 631	5382	(3696)
	30,0%	54 998	39 654	<b>20 304</b>	22 900	7 581	(2150)
	40,0%	60 493	44 087	23 393	26 169	9780	(614)
	50,0%	65 988	48 519	26 484	29 441	11 980	923

Источник: анализ исследовательской группы.

2. Сценарий чувствительности с транспортными потоками (количество транспортных средств) и арендной ставкой складских помещений демонстрирует изменение выручки.

**Таблица А6.2: Анализ чувствительности годового объема грузов и арендной ставки складских помещений для NPV (тыс. долл. США)**

		Арендная ставка складов					
		32,4	36,5	40,5	44,6	48,6	52,7
Объем груза	(20%)	12 522	15 416	18 302	21 197	24 096	26 996
	(10%)	13 523	16 415	19 301	22 200	25 099	27 999
	0%	14 524	17 414	<b>20 304</b>	23 203	26 103	29 002
	10%	15 526	18 413	21 307	24 206	27 106	30 006
	20%	16 526	19 411	22 310	25 210	28 109	31 010

Источник: анализ исследовательской группы.

3. Поскольку CAPEX напрямую влияет на потенциальные результаты проекта, отношение ОРЕХ к выручке и показатели CAPEX также использовались для демонстрации влияния изменений в операционных допущениях.

Таблица А6.3: Анализ чувствительности отношения ОРЕХ к выручке и CAPEX для NPV (тыс. долл. США)

		ОРЕХ к выручке					
		45,1%	55,8%	69,3%	67,5%	78,2%	85,0%
CAPEX	(20%)	58 968	43 624	24 269	26 866	11 546	1861
	(10%)	56 983	41 639	22 286	24 882	9 565	(139)
	0%	54 998	39 654	<b>20 304</b>	22 900	7 581	(2150)
	10%	53 013	37 669	18 334	20 918	5 591	(4172)
	20%	51 029	35 685	16 360	18 953	3591	(6 219)

Источник: анализ исследовательской группы.

4. Структура и условия финансирования были двумя ключевыми показателями, которые продемонстрировали влияние изменений в финансовых допущениях. Был проведен анализ чувствительности для учета возможных изменений финансовых условий и ставок, а также для отражения потенциального воздействия.

Таблица А6.4: Анализ чувствительности финансовых условий для NPV (тыс. долл. США)

		Годы погашения займа					
		10	11	12	13	14	15
Ставка по многостороннему займу, %	2,0%	20 164	20 158	20 155	20 153	20 150	20 148
	4,0%	20 234	20 227	20 220	20 215	20 210	20 206
	6,0%	<b>20 304</b>	20 295	20 285	20 277	20 270	20 264
	8,0%	20 374	20 363	20 350	20 340	20 330	20 322
	10,0%	20 447	20 432	20 415	20 402	20 390	20 380
	12,0%	20 520	20 500	20 480	20 464	20 450	20 437

Источник: анализ исследовательской группы.

## В. Анализ чувствительности для Сценария финансирования 2

5. Анализ чувствительности для Сценария 2 был выполнен таким же образом для NPV проекта, как и для Сценария 1, в контексте операционных и финансовых показателей.

Таблица А6.5: Анализ чувствительности отношения ОРЕХ к выручке и доли погрузочно-разгрузочных работ для NPV (тыс. долл. США)

		ОРЕХ к выручке					
		45,1%	55,8%	69,3%	67,5%	78,2%	85,0%
Доля погрузочно-разгрузочных работ	5,0%	(1416)	(3284)	(5629)	(5314)	(7 205)	(8 459)
	10,0%	(1099)	(3027)	(5448)	(5124)	(7074)	(8 362)
	20,0%	(465)	(2513)	(5087)	(4742)	(6812)	(8 168)
	30,0%	168	(2000)	<b>(4726)</b>	(4361)	(6 549)	(7975)
	40,0%	802	(1486)	(4365)	(3979)	(6 287)	(7785)
	50,0%	1435	(973)	(4004)	(3598)	(6024)	(7 595)

Источник: анализ исследовательской группы.

**Таблица А6.6: Анализ чувствительности годового объема грузов и арендной ставки складских помещений для NPV (тыс. долл. США)**

		Арендная ставка складов					
		32,4	36,5	40,5	44,6	48,6	52,7
Объем груза	(20%)	(5879)	(5435)	(4993)	(4557)	(4121)	(3686)
	(10%)	(5744)	(5301)	(4859)	(4424)	(3988)	(3552)
	0%	(5609)	(5166)	<b>(4726)</b>	(4290)	(3854)	(3419)
	10%	(5475)	(5031)	(4592)	(4157)	(3721)	(3285)
	20%	(5340)	(4897)	(4459)	(4023)	(3588)	(3152)

Источник: анализ исследовательской группы.

**Таблица А6.7: Анализ чувствительности отношения OPEX к выручке и CAPEX для NPV (тыс. долл. США)**

		OPEX к выручке					
		45,1%	55,8%	69,3%	67,5%	78,2%	85,0%
CAPEX	(20%)	2017	(151)	(2884)	(2518)	(4684)	(6079)
	(10%)	1093	(1075)	(3805)	(3439)	(5614)	(7026)
	0%	168	(2000)	<b>(4726)</b>	(4361)	(6 549)	(7975)
	10%	(756)	(2925)	(5653)	(5 282)	(7487)	(8930)
	20%	(1681)	(3847)	(6 584)	(6 213)	(8 426)	(9890)

Источник: анализ исследовательской группы.

6. Влияние изменений в финансовых допущениях было продемонстрировано двумя важными показателями: структура финансирования и сроки. Для учета потенциальных изменений финансовых условий и ставок был проведен анализ чувствительности, чтобы отразить потенциальное влияние.

**Таблица А6.8: Анализ чувствительности финансовых условий для NPV (тыс. долл. США)**

		Годы погашения кредита					
		5	7	9	11	13	15
Ставка коммерческого займа, %	6,0%	(4768)	(4780)	(4784)	(4788)	(4791)	(4793)
	8,0%	(4755)	(4769)	(4775)	(4779)	(4783)	(4786)
	10,0%	(4741)	(4758)	(4765)	(4771)	(4776)	(4780)
	12,3%	<b>(4726)</b>	(4746)	(4754)	(4761)	(4767)	(4772)
	14,0%	(4715)	(4736)	(4746)	(4754)	(4761)	(4767)
	16,0%	(4704)	(4726)	(4737)	(4746)	(4754)	(4760)

Источник: анализ исследовательской группы.