



ОБЗОРНОЕ ИССЛЕДОВАНИЕ ПОРТОВ И ЛОГИСТИКИ В СТРАНАХ ЦАРЭС

МАРТ 2021 Г.



ОБЗОРНОЕ ИССЛЕДОВАНИЕ ПОРТОВ И ЛОГИСТИКИ В СТРАНАХ ЦАРЭС

МАРТ 2021 Г.





Лицензия Creative Commons Attribution 3.0 IGO (CC BY 3.0 IGO)

© 2021 Азиатский банк развития
6 ADB Avenue, Mandaluyong City, 1550 Metro Manila, Philippines
Tel +63 2 8632 4444; Fax +63 2 8636 2444
www.adb.org

Некоторые права защищены. Опубликовано в 2021 году.

ISBN 978-92-9262-802-4 (печатный вариант); 978-92-9262-803-1 (электронный вариант) 978-92-9262-804-8 (ebook)
Номер тиража: SPR210135-2
DOI: <http://dx.doi.org/10.22617/SPR210135-2>

Изложенные в данной публикации взгляды выражают мнение авторов и могут не совпадать с мнениями и политикой Азиатского банка развития (АБР) или его Совета управляющих, а также правительств тех стран, которые они представляют.

АБР не гарантирует точность данных, содержащихся в настоящей публикации, и не несет ответственность за какие-либо последствия их использования. Упоминание конкретных компаний или продуктов изготовителей не означает, что они одобряются или рекомендуются АБР в качестве предпочтительных, по сравнению с другими подобными продуктами, которые не были упомянуты.

Использование каких-либо обозначений или ссылок на конкретную территорию или географическую зону, равно как и использование в настоящем документе термина "страна", не означает выражение позиции АБР относительно правового или иного статуса такой территории или зоны.

Данный материал доступен на условиях лицензии Creative Commons Attribution 3.0 IGO (CC BY 3.0 IGO) <https://creativecommons.org/licenses/by/3.0/igo/>. Использование Вами содержания данной публикации означает Ваше согласие соблюдать условия указанной лицензии. Для получения ссылок на источник, переводов, адаптаций и разрешений, пожалуйста, предварительно ознакомьтесь с положениями и условиями пользования на <https://www.adb.org/terms-use#openaccess>

Вышеозначенная лицензия CC не распространяется на содержащиеся в данной публикации материалы, не защищенные авторскими правами АБР. Если материал относится к другому источнику – пожалуйста, свяжитесь с владельцем авторских прав или издателем этого источника для получения разрешения на его воспроизведение.

АБР не может привлекаться к ответственности в связи с какими-либо претензиями, вытекающими из использования Вами таких материалов.

Если у Вас имеются вопросы или комментарии в отношении содержания, либо если Вы желаете получить разрешение владельца авторских прав на использование публикации в целях, не предусмотренных настоящими условиями, или разрешение на использование логотипа АБР, пожалуйста, свяжитесь с pubsmarketing@adb.org.

С исправленными опечатками в публикациях АБР можно ознакомиться по ссылке: <http://www.adb.org/publications/corrigenda>

Примечания:

В данной публикации символом "\$" обозначены доллары США.
АБР признает «Китай» как Китайскую Народную Республику.

Дизайн обложки: Куки Тривино.

Фотографии: Все фотографии предоставлены командой консультантов (Рагас, Саммонс и Ходжаев), за исключением фотографий из других источников, которые указаны в подписи к ним.

Содержание

Таблицы, рисунки и вставки	v
Предисловие	vii
Сокращения	viii
Краткое содержание	x
1. Введение	1
1.1. Цель данного исследования	1
1.2. Актуальность обзорного исследования портов и логистики	1
1.3. Сроки и перспективы	2
1.4. Структура исследования	2
2. Коридоры, связывающие не имеющие выхода к морю страны ЦАРЭС с морскими портами	3
2.1. Доступ стран ЦАРЭС к морским портам	3
2.2. Порты и внутренние районы	3
2.3. Балтийский коридор (ЦАРЭС 1 и 6b, c)	5
2.4. Средиземноморский/Черноморский коридор (ЦАРЭС 2 и 6a)	5
2.5. Коридор Аравийское море – Иран (ЦАРЭС 3a, b и 6a, b)	7
2.6. Коридор Аравийское море – Пакистан (ЦАРЭС 5 и 6)	8
2.7. Тихоокеанский-Транскитайский коридор (ЦАРЭС 1, 2, 5)	8
2.8. Тихоокеанский-Транссибирский коридор (ЦАРЭС 3, 4).	9
3. Региональная справка	12
3.1. География и историческое наследие	12
3.2. Всё более загруженные коридоры	12
3.3. Неутешительные показатели логистики	13
3.4. Железные дороги играют ключевую роль в логистических цепочках	13
3.5. Рамки международного сотрудничества и геополитика	17
4. Выявленные проблемы в портах ЦАРЭС	22
4.1. Проблемы институционального и управленческого характера в портах	22
4.2. Устаевающая инфраструктура, унаследовавшая конструктивные особенности и направления операционной деятельности	23
4.3. Нерешенные проблемы портового города и доступность земли	24
4.4. Влияние лимитов на грузоподъемность судов	24
5. Анализ мультимодальных коридоров	28
5.1. Балтийский коридор (ЦАРЭС 1 и 6 b, c)	28
5.2. Средиземноморский и Черноморский коридор (ЦАРЭС 2 и 6a)	30
5.3. Коридор Аравийское море – Иран (ЦАРЭС 3a, b и 6a, b)	35
5.4. Коридор Аравийское море – Пакистан (ЦАРЭС 5 и 6)	37
5.5. Тихоокеанский-Транскитайский коридор (ЦАРЭС 1, 2, 5)	41
5.6. Тихоокеанский-Транссибирский коридор (ЦАРЭС 3, 4)	49

6. Планы и проекты ЦАРЭС в отношении портов и логистики	51
6.1. Введение	51
6.2. Оценка проектов, представленных на заседаниях ККТС ЦАРЭС (2014-2019)	51
6.3. Некоторые выявленные проблемы в планировании и политике в отношении портов и логистики	54
7. Рекомендации для повышения эффективности и устойчивости портов и логистики	61
7.1. Компонент I. Институциональные факторы	61
7.2. Компонент II. Инфраструктура	66
7.3. Компонент III. Операции	68
7.4. Компонент IV. Возможности и навыки	71
8. Предлагаемые следующие шаги	73

Таблицы, рисунки и вставки

ТАБЛИЦЫ

1	Страны ЦАРЭС с доступом к морским портам	3
2	Обобщенные данные основных портов, обслуживающих страны ЦАРЭС	10
3	Сравнение железнодорожных переездов Беларусь/Польша с железнодорожными переездами Китайская Народная Республика/Казахстан	28
4	Железнодорожные тарифы ОТЛК ЕРА	29
5	Сравнение тарифов ТМТМ и ОТЛК	30
6	Планы для логистических центров и свободных зон в Грузии и Азербайджане	34
7	Транспортные расходы на транзит в Пакистане и Афганистане	40
8	Стоимость автомобильных перевозок между КНР и Центральной Азией	45
9	Пропускная способность на эталоне интермодальных терминалов в Европе	46
10	Совокупные данные из страновых планов, представленных на заседаниях ККТС в 2014-2019 гг.	52
11	Координационный комитет транспортного сектора в 2014-2019 гг.	52

РИСУНКИ

1	Иллюстрация коридоров из не имеющих выхода к морю стран для открытых морских портов	4
2	Крупномасштабная карта основных морских портов Балтийского моря	5
3	Крупномасштабная карта основных средиземноморских портов	6
4	Крупномасштабная карта основных черноморских портов	6
5	Крупномасштабная карта основных каспийских портов	7
6	Крупномасштабная карта основных портов Аравийского моря	8
7	Крупномасштабная карта основных тихоокеанских портов Северо-Восточной Азии	9
8	Крупномасштабная карта тихоокеанских портов Северной Азии/России	10
9	LPI стран ЦАРЭС в сопоставлении со странами в своей группе по уровню доходов	13
10	Контрольный показатель конкретных баллов LPI в странах ЦАРЭС	14
11	Скорость передвижения по коридорам ЦАРЭС	15
12	Контрольные показатели пропускной способности грузовых железнодорожных перевозок стран ЦАРЭС	15
13	Тенденции изменения объемов железнодорожных перевозок в миллионах тонно-километров. Страны ЦАРЭС и другие контрольные страны	16
14	Страны ЦАРЭС как договаривающиеся стороны Конвенций ЕЭК ООН	20
15	Страны ЦАРЭС как договаривающиеся стороны соглашений ЭСКАТО ООН	21
16	SWOT: Балтийский коридор	29
17	SWOT: Средиземноморский и Черноморский коридор	36
18	SWOT: Коридор Аравийское море – Иран	37
19	SWOT: Коридор Аравийское море – Пакистан	41

20	SWOT: Тихоокеанский транскитайский коридор	49
21	SWOT: Тихоокеанско-Транссибирский коридор	50
22	Сопоставление стоимости проектов по странам – Всего	52
23	Стоимость проектов в сравнении по странам – в разбивке по видам транспорта	54
24	Матрица рекомендаций	61

ВСТАВКИ

1	Казахстан	22
2	Грузия	23
3	Пакистан	23
4	Азербайджан	25
5	Грузия	25
6	Пакистан	26
7	Тарифы и льготы по коридору ТМТМ	32
8	Затраты на неконтейнеризованные перевозки из Поти в Баку	35
9	Дополнительные расходы на ненадежную логистику из Карачи в Кабул	40
10	Время пересечения границы в дополнение ко времени перевалки грузов между разными колеями	44
11	Стоимость железнодорожных перевозок КНР-Европа по сравнению со стоимостью железнодорожных перевозок КНР-Центральная Азия	44
12	Каспийские порты	55
13	Проблемы планирования портов в некоторых странах ЦАРЭС	58
14	Азербайджан – МЗ	60
15	Платежи и сборы с зарубежных грузовиков	62
16	Влияние границ на эффективные транспортные маршруты	63
17	Примеры негармонизированных стандартов и других препятствий	65
18	Региональная инициатива LOGISMED	66
19	Интермодальные перевозки в Европе и США	69

Предисловие

Это исследование было начато в октябре 2019 года. Консультанты провели две ознакомительные поездки: первую в Узбекистан, Азербайджан и Грузию в ноябре 2019 года, а вторую – в Пакистан и Казахстан в январе 2020 года.

Презентацию и обсуждение исследования планировалось провести на заседании Координационного комитета по транспортному сектору (ККТС) Центральноазиатского регионального экономического сотрудничества (ЦАРЭС) в Стамбуле в марте 2019 года, но которое было отменено из-за пандемии коронавируса (COVID-19). Затем отчет был разослан для ознакомления партнерам по развитию и странам-членам ЦАРЭС в июне и июле 2020 года, а отзывы собирались до октября 2020 года.

Исследование состоит из трех томов: Том I представляет собой исполнительный отчет с основными результатами и выводами исследования; Том II содержит подробное описание основных портов и судоходных маршрутов, обслуживающих страны ЦАРЭС; а в Томе III содержатся основные планы и проекты, связанные с портами и логистикой в странах ЦАРЭС. Только Том I доступен как в электронном, так и в печатном формате, а Тома II и III доступны только в цифровом формате.

Авторами исследования являются: Игнаси Рагас, эксперт по портам и логистике и руководитель группы экспертов; Эдриен Саммонс, эксперт по портовым операциям; и Даврон Ходжаев, эксперт по институциональному развитию логистики.

Сокращения

АБР	-	Азиатский банк развития
АФГ	-	Афганистан
АССО	-	ЗАО «Азербайджанское каспийское морское пароходство»
АЗЕ	-	Азербайджан
БЧ	-	ГО «Белорусская железная дорога»
ПП	-	пункт пропуска (пункт пересечения границы)
ОПОП	-	Инициатива «Один пояс – один путь»
БТК	-	железная дорога Баку-Тбилиси-Карс
СТГР	-	совокупные темпы годового роста
ЦАРЭС	-	Программа Центральноазиатского регионального экономического сотрудничества
ЦИМ	-	Договор о международной железнодорожной перевозке грузов
СНГ	-	Содружество Независимых Государств
КДПГ	-	Договор международной дорожной перевозки грузов
КОТИФ	-	Конвенция о международных железнодорожных перевозках
ИМЭК	-	измерение и мониторинг эффективности коридоров
РСЧ	-	развивающиеся страны-члены (АБР)
ЕАЭС	-	Евразийский экономический союз
ЕБРР	-	Европейский банк реконструкции и развития
ОЭС	-	Организация экономического сотрудничества
ЕБР	-	Евразийский банк развития
ЭиС	-	экологический и социальный
ЕС	-	Европейский Союз
СФЭ	-	сорокафутовый эквивалент или стандартный 40-футовый контейнер
ГРУ	-	Грузия
ВВП	-	валовой внутренний продукт
ГЖД	-	АО «Грузинская железная дорога»
га	-	гектар
АРВМ	-	Автономный район Внутренняя Монголия
ИМО	-	Международная морская организация
КАЗ	-	Казахстан
КЫР	-	Кыргызская Республика
КТЖ	-	АО «НК «Казахстан Темир Жолы» (Казахстанские железные дороги)
км	-	километр
LPI	-	индекс эффективности логистики (Всемирный банк)
м ²	-	квадратные метры
МОН	-	Монголия
Мт	-	миллион тонн
Мтг	-	миллион тонн в год
ОЭСР	-	Организация экономического сотрудничества и развития
ОСЖД	-	Организация сотрудничества железных дорог
вг	-	в год
PIFFA	-	Международная ассоциация грузовых экспедиторов Пакистана
PR	-	Пакистанские железные дороги
КНР	-	Китайская Народная Республика
Ro-Ro	-	перевозка грузов на судах с горизонтальной системой погрузки
РЖД	-	Российские железные дороги

ОЭЗ	-	особая экономическая зона
СМГС	-	Соглашение о международном железнодорожном грузовом сообщении
ГП	-	государственное предприятие
ССЗ	-	скорость с задержками
СБЗ	-	скорость без задержек
SWOT	-	анализ сильных сторон, слабых сторон, возможностей и угроз
ТАД	-	Таджикистан
ДФЭ	-	двадцатифутовый эквивалент или стандартный 20-футовый контейнер
МДП	-	Таможенная Конвенция о международной перевозке грузов с применением книжки МДП
ТМТМ	-	Транскаспийский международный транспортный маршрут
ТКМ	-	Туркменистан
ТЗ	-	техническое задание
TITR	-	английская аббревиатура для ТМТМ
TRASECA	-	Транспортный коридор Европа – Кавказ – Средняя Азия
ККТС	-	Координационный комитет по транспортному сектору ЦАРЭС
ЕЭК ООН	-	Европейская экономическая комиссия ООН
ЭСКАТО ООН	-	Экономическая и социальная комиссия ООН для Азии и Тихого океана
\$	-	доллар США
ОТЛК ЕРА	-	АО «Объединенная транспортно-логистическая компания – Евразийский железнодорожный альянс»
УЗБ	-	Узбекистан
НДС	-	налог на добавленную стоимость
ВБ	-	Всемирный банк
СУАР	-	Синьцзян-Уйгурский автономный район

Краткое содержание

1. Только три страны ЦАРЭС (Грузия, Пакистан и КНР) имеют морские порты. Остальные три (Азербайджан, Казахстан и Туркменистан) имеют порты на не имеющем выхода к морю Каспийском море. Большинство стран ЦАРЭС полагаются на открытые морские порты других стран, не входящих в ЦАРЭС, в качестве каналов для большей части своего экспорта и импорта. Этот факт делает страны ЦАРЭС, не имеющие выхода к морю, весьма зависимыми от инфраструктуры и пропускной способности транспортной сети третьих стран, в первую очередь от России, Турции и Ирана. Кроме того, порты в других странах, не являющихся членами ЦАРЭС, таких как Корея, Индия или ОАЭ, играют важную роль в цепочках поставок в страны ЦАРЭС, не имеющие выхода к морю, и из них.
2. В этом предварительном исследовании анализируются морские порты и мультимодальные коридоры, обслуживающие страны ЦАРЭС, не имеющие выхода к морю. Цель состоит в том, чтобы предоставить достаточную основу для развития портов и логистики в регионе и определить области и потенциальные направления деятельности, которые потребуют сотрудничества между развивающимися странами-членами (РСЧ) ЦАРЭС и партнерами по развитию в рамках Программы ЦАРЭС. Новизна этого исследования заключается в том, что оно рассматривает ситуацию как внутри региона ЦАРЭС, так и за его периметром, в то время как большая часть работы ЦАРЭС на данный момент – например, Измерение и мониторинг эффективности коридоров (ИМЭК) – сосредоточена исключительно на транспортных цепочках внутри региона.
3. Перевозка грузов в/из/между регионами ЦАРЭС сопряжена со значительными проблемами не только из-за географических особенностей и плохой инфраструктуры, но и из-за искусственных барьеров, построенных на протяжении истории их существования. Неудивительно, что страны ЦАРЭС отличаются высокими логистическими затратами и низким индексом эффективности логистики (LPI). Несмотря на достигнутые в последние годы улучшения, перемещение грузов через границы в странах ЦАРЭС по-прежнему сопряжено со слишком большими затратами времени, денежными издержками, хлопотами и неопределенностями.
4. Тем не менее, Центральная Азия возрождает свою историческую роль торгового коридора и переживает значительный рост объемов перевозок – в частности, тех, которые обусловлены торговлей между КНР и Европой. Ожидается, что текущие инфраструктурные планы в странах ЦАРЭС улучшат связанность и эффективность, но сами по себе могут быть недостаточными для обеспечения всего будущего роста. Более того, недостатки планирования и политическое вмешательство могут приводить к неразумному распределению ресурсов.
5. Находясь на перекрестке между Азией и Европой, страны ЦАРЭС вовлечены в сложную структуру многосторонних и двусторонних соглашений, результатом которых, с переменным успехом, стала плотная сеть транспортных коридоров и инициатив по содействию торговле. Распространение соглашения МДП на все страны ЦАРЭС и большинство их соседей и торговых партнеров – это возможность, которую не следует разбавлять повседневными процедурами на ПП. Несмотря на некоторые улучшения, гармонизация технических стандартов и процедур, а также соблюдение требований по-прежнему остаются нерешенными проблемами.
6. Преобладание железной дороги в транспортных цепочках во многих коридорах ЦАРЭС является как структурным преимуществом (поскольку железная дорога является более экологически чистым видом транспорта), так и риском (поскольку железнодорожные компании по-прежнему являются слишком жесткими и ненадежными структурами государственного сектора). Более того, некоторые железные дороги государственного сектора играют много разных ролей и не всегда обеспечивают прозрачные и равные условия для частного сектора. Контейнерные железнодорожные перевозки хорошо развиты в транспортных цепочках из портов Тихого океана в КНР или России, но гораздо меньше развиты в транспортных цепочках из морских портов Средиземного, Черного и Аравийского морей. Выявление и устранение барьеров и узких мест, которые предотвращают дальнейшую контейнеризацию по этим коридорам, повысит эффективность транспортных цепочек и расширит возможности доступа к портам.
7. В портовых секторах стран ЦАРЭС были выявлены некоторые институциональные и управленческие проблемы. Хотя проблемы различаются в зависимости от страны, недостатки ограничивают способность портов удовлетворять современные потребности развития и управления портами. Некоторые порты также имеют устаревшую инфраструктуру из-за устаревшего проектирования и эксплуатации, что приводит к низкой производительности, нерешенным проблемам портовых городов, а также недостаткам и узким местам в

части доступа к земле. В то время, когда портовая администрация пытается преодолеть эти проблемы, было предложено несколько проектов создания новых портов, которые довольно часто основываются на стратегии предложения, которая может привести к недостаточному использованию построенных мощностей.

8. Мультимодальные коридоры из портов в страны ЦАРЭС, не имеющие выхода к морю, были объединены в шесть групп. Краткое изложение оценки этих коридоров приводится ниже:

- (i) **Балтийское море.** (Соответствует коридорам ЦАРЭС 1 и 6b, c). Коридор из портов Балтийского моря (в частности, Риги, Санкт-Петербурга, Клайпеды и Гданьска) выигрывает от бесшовного железнодорожного сообщения, сотрудничества между железнодорожными компаниями (ОТЛК) и Евразийским экономическим союзом (ЕАЭС). Однако он относительно мало используется из-за большого расстояния и несбалансированности потоков. Более того, ограниченная пропускная способность на железнодорожных пограничных переходах Польша/Беларусь остается проблемой.
- (ii) **Средиземное и Черное море.** (Соответствует коридорам ЦАРЭС 2 и 6a). Этот коридор является мультимодальным по своей природе, поскольку транспортные цепочки могут включать в себя паромные переправы через Черное и Каспийское моря. Ограничения на размер судов применяются в обоих морях, что имеет различные последствия для стоимости и стандартов обслуживания. Этим объясняется существование сухопутных маршрутов, позволяющих их избегать. Этот коридор активно продвигается заинтересованными сторонами из Казахстана, Азербайджана и Грузии, а также из Турции и Украины в рамках партнерства TITR/TMTM, которое стремится к предложению альтернативного маршрута для торговли между КНР и Европой. Коридор получил значительные инвестиции в инфраструктуру – например, Каспийские порты, железная дорога БТК, транскавказский коридор Восток-Запад, хотя некоторые пробелы и узкие места все еще существуют – как на железных, так и на автомобильных дорогах. Контейнерные железнодорожные перевозки из портов Черного и Средиземного морей в Баку и далее растут, но все еще остаются на низком уровне.
- (iii) **Аравийское море – Иран.** (Соответствует коридорам ЦАРЭС 3a, b и 6a, b) Иран предлагает кратчайший путь из портов Аравийского моря в некоторые страны Центральной Азии, не имеющие выхода к морю, и до введения санкций этот маршрут был загруженным. У Бендер-Аббаса налажено регулярно морское сообщение с портом Джабаль-Али в ОАЭ, который действует как глобальный перевалочный узел для мировых контейнерных грузовых перевозок. Со своей стороны, новый порт Чабахар развивается как канал для торговли Индии с Афганистаном, сталкиваясь с меньшими ограничениями. Международные контейнерные перевозки по коридору Север-Юг в настоящее время затруднены из-за все еще неустраненного пробела в сообщении с железнодорожной сетью Азербайджана и неадекватных условий для перевалки грузов на границе с Туркменистаном.
- (iv) **Аравийское море – Пакистан.** (Соответствует коридорам ЦАРЭС 5 и 6). Несмотря на присутствие крупных международных игроков и хорошие возможности, логистический сектор Пакистана работает неэффективно. Это – совокупный эффект устаревания инфраструктуры (например, в железнодорожном и автомобильном секторах), сильной инерции на всех уровнях, которая задерживает реформы, а также проблем с безопасностью и т.п. Хотя Карачи по-прежнему остается главным портом-воротами для Афганистана, а новый порт Гвадар стремится стать вторым таким портом, существует риск того, что растущая доля этой торговли перейдет в иранские порты. Новая государственная политика в области логистики, внедрение МДП и стабильность в Афганистане предлагают некоторые возможности для портов Пакистана, повышающих их роль в качестве ворот в Центральную Азию.
- (v) **Тихоокеанский – Транскитайский коридор.** (Соответствует коридорам ЦАРЭС 1, 2 и 5). Этот коридор наиболее актуален для торговли в Центральной Азии – в основном, с морскими портами Ляньюньган и Тяньцзинь. У данного коридора имеется хорошо развитое и надежное железнодорожное сообщение с контейнерными перевозками, что дает преимущества улучшенной перевалочной инфраструктуры на пограничных переходах между Казахстаном и КНР. Менее радужными являются перспективы коридора Монголия/КНР, который, почему-то, является периферийным по отношению к так называемому сухопутному мосту между КНР и Европой. Несмотря на улучшенную железнодорожную перегрузочную инфраструктуру, пока еще требуется много времени для того, чтобы пройти через ПП. Также имеются пробелы в инфраструктуре – например, железнодорожное сообщение между Узбекистаном, Кыргызстаном и КНР, а также узкие места на горных дорогах, соединяющих Кыргызстан/КНР и Таджикистан/КНР, – которые уменьшают варианты альтернативных и более прямых маршрутов для этих стран. Коридор КНР-Центральная Азия сталкивается с двумя основными рисками: первый – это долговременная устойчивость субсидирования железных дорог китайскими властями; второй – ориентация на маршрутные поезда КНР-Европа может негативно повлиять на потоки в и из стран Центральной Азии (например, нехватка мощностей, более высокие транспортные тарифы, меньший приоритет при распределении слотов на железных дорогах и т.д.).
- (vi) **Тихоокеанский – Транссибирский коридор.** (Соответствует коридорам ЦАРЭС 3 и 4). В среднем, это – менее актуальный коридор, чем предыдущий, но все же жизненно важный для некоторых стран Центральной Азии (например, для Узбекистана) и обеспечивающий надежное и эффективное сообщение с корейскими (Пусан) и японскими морскими портами. Коридор предлагает надежную железнодорожную

инфраструктуру и беспрепятственное сообщение, пользуясь теми же железнодорожными стандартами, но также сталкивается с аналогичными рисками – например, с риском того, что растущие объемы движения в направлении Восток-Запад (Европа) вытесняют движение, направляющееся в Центральную Азию. Из-за расстояний этот коридор не подходит для автомобильных перевозок в Среднюю Азию.

9. Это предварительное исследование также включает в себя оценку планов и проектов, связанных с портами и логистикой ЦАРЭС за последние годы. В период с 2014 по 2019 гг. РСЧ представили на заседаниях ККТС ЦАРЭС планы и проекты в области транспорта и логистики на сумму до 44,2 млрд долларов США. В стоимостном выражении 51% приходится на автодорожные проекты, 38% – на железнодорожные, 8% – на порты, и 3% – на логистические. Интересно отметить, что представленный крупный портовый проект все еще приостановлен, и логистические проекты, похоже, также так и не были реализованы.

10. На основе анализа прошлого опыта в странах ЦАРЭС и обсуждений с некоторыми партнерами по развитию были определены некоторые вопросы в портах и логистическом планировании и политике: (i) Защита внутренних рынков, определяющая транспортную политику; (ii) Неудовлетворительный порядок и практика планирования; (iii) Несоответствующие навыки кадров в государственных органах планирования; (iv) Нерешительность и непоследовательность в применении механизмов ГЧП и пользовательских платежей; и (v) Логистические проекты, не приведенные в соответствие с логистическими потребностями.

11. Ряд рекомендаций взят из анализа портов, мультимодальных коридоров и прошлого опыта планирования и проектов. Эти рекомендации состоят из четырех основных элементов и схематически представлены ниже:

Компонент I. Институциональная составляющая

- 1 Открыть национальные рынки перевозок.
- 2 Продолжать усилия по оптимизации пересечения границ.
- 3 Гармонизировать стандарты и правила в области перевозок и логистики.
- 4 Повысить качество нормативных актов.
- 5 Продолжать реформирование железных дорог.

Компонент II. Инфраструктура

- 1 Согласовать планирование логистики с потребностями в логистике.
- 2 Улучшить связанность с портами.
- 3 Продвигать международные стандарты в логистической инфраструктуре.
- 4 Улучшить знания о грузовых потоках ЦАРЭС.
- 5 Содействовать передовой практике планирования, включая экологические и социальные гарантии.

Компонент III. Операции

- 1 • Продвигать эффективные и конкурентоспособные интермодальные решения.
- 2 • Повышать предсказуемость и надежность.
- 3 • Продвигаться в направлении цифровизации, интеллектуальных портов и логистики.
- 4 • Продвигать экологический аспект в портах и логистике.

Компонент IV. Возможности и навыки

- 1 • Укреплять бизнес- и профессиональные экосистемы.
- 2 • Повышать квалификацию и навыки в области логистики.

12. Отчет завершается предложением следующих шагов в рамках структуры ЦАРЭС в краткосрочной перспективе. Предлагаемые действия избегают повторения того, что уже предложено в Транспортной стратегии ЦАРЭС 2030, но добавляют дополнительные области. Предлагаемые действия заключаются в следующем:

- (i) Сотрудничество с региональными организациями с участием транзитных стран, не входящих в ЦАРЭС.
- (ii) Обмен знаниями о передовой практике в портах и логистической инфраструктуре.
- (iii) Выявление возможностей для мультимодальных коридоров.
- (iv) Дополнение ИМЭК мультимодальной логистикой.
- (v) Обмены с национальными логистическими организациями.
- (vi) Подготовка детальных обзоров стран/портов и/или коридоров.

1. Введение

1.1 Цель данного исследования

В этом предварительном исследовании анализируются морские порты и мультимодальные коридоры, обслуживающие страны, не имеющие выхода к морю. Конечная цель, определенная в ТЗ, состоит в том, чтобы предоставить достаточно информации для развития портов и логистики и определить те области и виды деятельности, которые потребуют тесного сотрудничества между РСЧ ЦАРЭС и партнерами по развитию в рамках Программы ЦАРЭС.

1.2. Актуальность обзорного исследования портов и логистики

Трансграничные перевозки и логистика включены в качестве одного из ключевых компонентов Транспортной стратегии ЦАРЭС 2030. В рамках ЦАРЭС были проведены серьезные исследования по повышению пропускной способности, эффективности и безопасности определенных коридоров ЦАРЭС, не говоря уже о других аспектах – таких как финансовая устойчивость и экологические и социальные воздействия.

Страны ЦАРЭС полагаются на открытые морские порты третьих стран, находящиеся за пределами своих границ, в качестве каналов для экспорта и импорта. Эти порты в открытом море расположены,

в основном, в странах, не входящих в ЦАРЭС, и действуют в качестве международных океанических торговых узлов для обеспечения возможности перевозки грузов ЦАРЭС, перемещающихся по трансграничным железным дорогам, автомагистралям, внутренним морским путям, а также баржами по каналам и рекам.

Не имеющие выхода к морю страны ЦАРЭС в значительной степени зависят от инфраструктуры соседних стран и пропускной способности транспортной сети для транспортировки своих товаров в/из ближайших портов. Транспортная инфраструктура влияет на торговлю, осуществляемую через транзитные страны, и, таким образом, на конкурентоспособность не имеющих выхода к морю стран на мировых рынках. Относительное влияние слабой инфраструктуры соседних стран оказывает особенно негативное влияние на те из не имеющих выхода к морю стран, которые экспортируют, в основном, сырьевые товары с низким соотношением цены и стоимости, а не дорогостоящие товары или услуги (Каррере и Григориу, 2011 г.)

Этими причинами обусловлена необходимость составления комплексного представления о портах и логистических коридорах, обслуживающих страны ЦАРЭС, и изучения взаимодополняемости и пробелов в ключевых Компонентах и направлениях деятельности, предусматриваемых в Транспортной стратегии ЦАРЭС 2030.



Контейнерный поезд приближается к станции Алтынколь в Хоргасе (Казахстан).

1.3. Сроки и перспективы

Данный проект стартовал в 4-м квартале 2019 года. В 2019 году были осуществлены ознакомительные поездки в Узбекистан, Азербайджан и Грузию. В 1 квартале 2020 года были осуществлены поездки в Казахстан и Пакистан. Параллельно с поездками налаживались контакты и проводились видеоконференции с другими заинтересованными сторонами из стран ЦАРЭС. Соответственно, большая часть используемых в этом отчете данных и качественной информации была получена незадолго до пандемии COVID-19.

Хотя на момент написания этого отчета в 2020 году во всем регионе остро ощущалось влияние пандемии, грузопотоки и логистика пострадали в относительно меньшей степени, нежели другие виды деятельности и отрасли – такие как авиация, личная мобильность, туризм и жилье, и т.п.

Несмотря на сложившуюся на момент составления этого отчета неопределенность, авторы отчета считают, что: (i) это предварительное исследование

сосредоточено на долгосрочных тенденциях, которые, скорее всего, сохранятся после пандемии; и (ii) пока еще слишком рано судить о полномасштабных долгосрочных последствиях пандемии. (Уайлдинг, 2020)

1.4. Структура исследования

Данное исследование состоит из трех томов:

Том I представляет собой сводный отчет, в котором представлены основные результаты и выводы исследования.

Том II содержит подробное описание основных портов и судоходных маршрутов, обслуживающих страны ЦАРЭС.

Том III предлагает подробный список основных национальных планов и проектов в области портов и логистики в странах ЦАРЭС за последние годы.

2. Коридоры, связывающие не имеющие выхода к морю страны ЦАРЭС с морскими портами

2.1 Доступ стран ЦАРЭС к морским портам

К странам ЦАРЭС, не имеющим выхода к морю, относятся Афганистан, Азербайджан, Казахстан, Кыргызстан, Монголия, Таджикистан, Туркменистан и Узбекистан. В шести из одиннадцати стран ЦАРЭС расположены морские порты, хотя в трех из этих стран (Азербайджане, Казахстане и Туркменистане) расположены порты на внутреннем (не имеющем выхода к другим морям) Каспийском море. У Грузии имеются порты на Черном море, которое впадает в Средиземное море через пролив Босфор. Пакистан и Китай – единственные страны ЦАРЭС, у которых есть порты в открытом море, способные обслуживать крупные навалочные и контейнерные суда. КНР обладает портовой инфраструктурой с большей пропускной способностью, которая привлекает широчайший спектр транспортных услуг.

Прежде чем рассматривать значение портов в открытом море в третьих странах, важно отметить, что международная торговля через морские порты в Пакистане и Китае не может предложить полного решения для региона ЦАРЭС в целом. Это связано с тем, что различные местоположения продаваемых товаров в/из стран ЦАРЭС будут диктовать использование сторонних портов и различные условия. Эти факторы подчеркивают важность международных морских портов и транспортных коридоров, расположенных в третьих странах, для торговой деятельности стран ЦАРЭС.

2.2 Порты и внутренние районы

В странах ЦАРЭС, не имеющих выхода к морю, центры производства и потребления расположены, в основном, на расстоянии более 800 км от ближайшего морского порта. Это соответствует двум или более дням в пути. В некоторых странах ЦАРЭС расстояния еще больше – в пределах от 1500 до 6000 км.

В идеальном мире страны, не имеющие выхода к морю, использовали бы в качестве шлюзов по умолчанию порты, расположенные ближе к своим рынкам. Однако внутренние районы портов определяются не только расстоянием, но и рядом факторов – таких как основной источник и место назначения грузов, морская связанность портов, наличие консолидированного и надежного мультимодального транспорта, обратных грузовых перевозок и институциональных аспектов (например, простота пересечения границ, безопасность, торговые и транспортные соглашения). Эти факторы объясняют, что, хотя порты Ирана и Пакистана находятся ближе к некоторым странам Центральной Азии – таким как Узбекистан, Туркменистан или Таджикистан (на расстоянии 2000 км), – они используются меньше, чем другие порты, расположенные намного дальше (до 4000 и 5000 км) в Тихом океане или Балтийском море. Внутренние районы порта также зависят от конкурентоспособности прямых сухопутных перевозок по сравнению с фидерными перевозками. Например, вместо использования фидерных услуг для перевозки

Таблица 1: Страны ЦАРЭС с доступом к морским портам

Страна ЦАРЭС	Отсутствие выхода к морю	Доступ к морским портам	Расстояние до ближайших морских портов (км)	Способ доступа к ближайшему морскому порту
Афганистан	Да	Нет	1 200 – 1 600	Автомобильная дорога
Азербайджан	Да	Каспийское море	800	ЖД – автомобильная дорога – канал
Грузия	Нет	Черное море		
Казахстан	Да	Каспийское море	3 000	Автомобильная дорога – ЖД – канал
Кыргызская Республика	Да	Нет	4 500 – 5 200	ЖД – автомобильная дорога
Монголия	Да	Нет	1 700 – 6 000	ЖД – автомобильная дорога
Пакистан	Нет	Аравийское море		
Китайская Народная Республика	Нет	Тихий океан		
Таджикистан	Да	Нет	1 500 – 2 500	ЖД – Автомобильная дорога
Туркменистан	Да	Каспийское море	1 600	ЖД – Автомобильная дорога – канал
Узбекистан	Да	Нет	2 000 – 1 800	ЖД – Автомобильная дорога

ЦАРЭС = Центральноазиатское региональное экономическое сотрудничество

Источник: (UNCTAD, 2014) и расчеты консультантов

через Черное море, для доставки некоторых грузов в Грузию из турецкого порта может использоваться наземный транспорт.¹

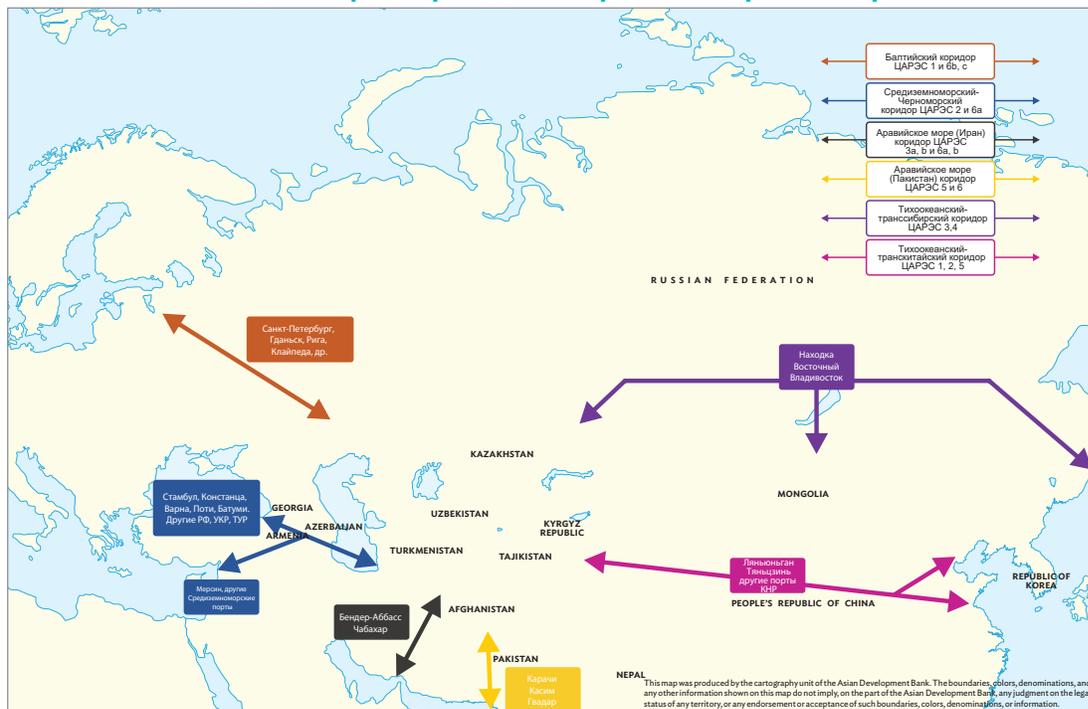
Во всех случаях расстояние до морского порта не только увеличивает затраты и время в пути, но также имеет последствия на оперативном уровне. Длительные периоды транзитных перевозок подразумевают продление срока финансирования торгуемых товаров и меньшее количество поездок для осуществления фронтальных грузовых перевозок в течение определенного периода, и часто сталкиваются с дорогостоящими и длительными порожними обратными рейсами. Снижение производительности перевозок приводит к снижению отдачи от инвестиций транспортных операторов в транспортные средства или инфраструктуру. Такая последовательность препятствует привлечению инвестиций в транспортное оборудование и может приводить к низкому качеству услуг, предоставляемых старыми, менее надежными и менее экологичными транспортными средствами.

Немногие страны ЦАРЭС, не имеющие выхода к морю, можно охарактеризовать как внутренние районы отдельных портов. Наиболее близкими к

этому понятию будут Азербайджан – для грузинских портов, и Афганистан – для пакистанских портов. Однако в обеих странах за их рынки также конкурируют порты Турции, России или Ирана. Большая часть Центральной Азии представляет собой внутренние территории, за которые конкурируют несколько портов, расположенных восточнее, западнее, а иногда и южнее от их суши. Этим обусловлена заинтересованность третьих стран – в частности, Китая, а также России и, в меньшей степени, ЕС, Индии или Турции – в развитии новых портов, интермодальных транспортных коридоров и торговых и транспортных соглашений для облегчения доступа к этой обширной внутренней территории.

В этом исследовании порты и коридоры, связывающие страны ЦАРЭС, не имеющие выхода к морю, были разделены на шесть групп. Некоторые из этих коридоров простираются до открытых морских портов в странах, не являющихся членами ЦАРЭС, наиболее заметными из которых являются Россия, Иран и Турция. Для каждого коридора упоминается эквивалентность коридорам ЦАРЭС. Оценка портов, морских перевозок и мультимодальных коридоров в данном отчете была построена в соответствии с этими коридорами, которые показаны на рисунке.

Рисунок 1: Иллюстрация коридоров из не имеющих выхода к морю стран для открытых морских портов



ЦАРЭС = Центральноазиатское региональное экономическое сотрудничество, КНР = Китайская Народная Республика, РУС = Российская Федерация, ТУР = Турция, УКР = Украина.

Источник: Команда консультантов

¹ Консультанты обнаружили свидетельства такой практики. При запросе расценок на перевозки из Европы в Грузию у крупной судоходной компании, которая управляет контейнерным терминалом в грузинском порту, выяснилось, что некоторые из этих грузов направлялись в турецкий порт, а затем перевозились по автомобильной дороге в Грузию.

Краткий обзор основных портов и транспортных соединений в этих коридорах представлен в следующих разделах этой главы. С подробным описанием основных портов и судоходных маршрутов, обслуживающих все эти коридоры, можно ознакомиться в Томе II настоящего отчета.

2.3 Балтийский коридор (ЦАРЭС 1 и 6b, c)

- Наиболее вероятными пользователями этого коридора являются следующие страны ЦАРЭС: Казахстан, Узбекистан, Кыргызстан и Таджикистан.
- Главными портами в основании этого коридора являются: Рига (Латвия), Санкт-Петербург (Российская Федерация), Гдыня/Гданьск (Польша), Клайпеда (Литва) и, в меньшей степени, Котка (Финляндия) и Таллинн (Эстония). Некоторые грузы могут также поступать напрямую в страны ЦАРЭС из других крупных портов – таких как Гамбург, Роттердам или Антверпен.
- Коридорные соединения с ЦАРЭС проходят через Российскую Федерацию, Беларусь и некоторые страны ЕС – такие как Польша и Прибалтика.
- Основные направления международных контейнерных перевозок из портов Балтики:
 - Восточная Азия, Китай и Юго-Восточная Азия через Коломбо и Сингапур.
 - Услуги фидерных перевозок из крупных узловых портов в северо-атлантическом регионе Европы – таких как Гамбург, Роттердам или Антверпен.

- Паромное сообщение с горизонтальной системой погрузки (Ро-Ро) и пассажирское сообщение с другими портами Балтии и Скандинавии.

2.4 Средиземноморский/Черноморский коридор (ЦАРЭС 2 и 6a)

- Наиболее вероятными пользователями этого коридора являются следующие страны ЦАРЭС: Грузия, Азербайджан, Туркменистан, Казахстан, Узбекистан, Кыргызстан и Таджикистан.
- Главными портами во главе этого коридора являются Поти и Батуми в Грузии, Мерсин и Стамбул в Турции, Констанца в Румынии, Варна в Болгарии, Новороссийск и Ростов в России и Одесса в Украине.
- Коридорные соединения с ЦАРЭС пересекают Черное море из сторонних портов в Грузию и Азербайджан, а затем либо пересекают Каспийское море, либо обходят его по суше через Россию, чтобы добраться до Центральной Азии. Некоторые грузы – как правило, негабаритные – отправляются из Черного в Каспийское море по Волго-Донской системе внутренних судоходных каналов.
- Основными портами Каспийского моря являются Алят в Азербайджане, Астрахань в Российской Федерации, Актау и Курык в Казахстане, Туркменбаши в Туркменистане и Бендер-Энзели в Иране.

Рисунок 2: Крупномасштабная карта основных морских портов Балтийского моря



Источник: Навигационная служба Netras и консультанты

Рисунок 3: Крупномасштабная карта основных средиземноморских портов



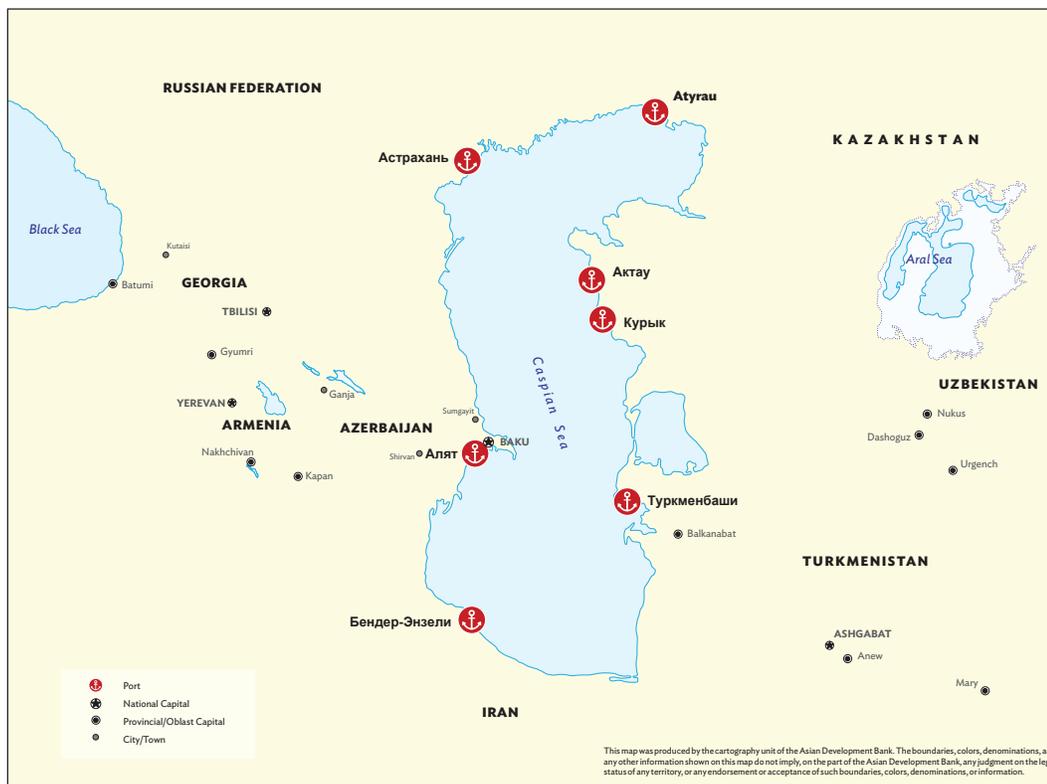
Источник: Навигационная служба Netras и консультанты

Рисунок 4: Крупномасштабная карта основных черноморских портов



Источник: Навигационная служба Netras и консультанты

Рисунок 5: Крупномасштабная карта основных каспийских портов



Источник: www.netpas.net и консультанты

- Черное море соединяется со Средиземным морем через пролив Босфор, и далее с Атлантическим океаном – через Гибралтарский пролив, и с Красным морем и Индийским океаном – через Суэцкий канал.
- Международные контейнерные перевозки из портов Черного моря включают в себя следующее:
 - Грузинские порты Батуми и Потти соединяются с портом Констанца в Румынии, портом Варна в Болгарии, портом Новороссийск в России и портом Черноморск в Украине.
 - Порты Азовского моря соединяются с Волго-Донским судоходным каналом и служат центрами для портов северной Балтики.
 - Украинские порты Николаев, Одесса и Ильичевск конкурируют с Россией за регулярные перевозки и маршруты фидерных перевозок в Черном море, которые сообщаются с портами Батуми и Потти.
 - Румынские порты Констанцы и болгарский порт Варна являются ключевыми звеньями сообщения с европейскими сухопутными коридорами, соединяющими Черноморские морские перевозки с пограничными портами в большинстве других стран.

- Турецкие порты Самсун и Стамбул обеспечивают крупные перевалочные соединения для межконтинентальных перевозок во все остальные порты мира.

2.5 Коридор Аравийское море – Иран (ЦАРЭС 3А, В и 6А, В)

- Наиболее вероятными пользователями этого коридора являются следующие страны ЦАРЭС: Афганистан, Туркменистан, Азербайджан и Узбекистан.
- Основными портами в начале коридора являются Бендер-Аббас и, в меньшей степени, порт Чабахар.
- Коридорные соединения с ЦАРЭС пересекают Иран, а затем следуют в Афганистан или Туркменистан.
- Коридоры ЦАРЭС определяют порты в Иране для сообщения через Афганистан и граничащие с ним государства, включая КНР, Узбекистан, Кыргызстан и Таджикистан. Иранские порты в Персидском заливе также являются важной связующей водной артерией, на которой расположены некоторые из

Рисунок 6: Крупномасштабная карта основных портов Аравийского моря



крупнейших перевалочных портов мира, включая Джабаль-Али в ОАЭ, который обеспечивает глобальные перевалочные соединения.

- Международные грузовые контейнерные перевозки из иранских портов включают в себя:
 - Джабаль-Али – Бендер Аббас (порт Джабаль-Али, действующий в качестве перевалочного узла для глобальных контейнерных грузоперевозок в/из региона ЦАРЭС).
 - Индийские порты – Чабахар (по нерегулярным графикам), которые связывают ЦАРЭС с Индией, обеспечивая возможность торговли товарами и перевалки грузов в/из глобальных портов через индийские порты. Чабахар все еще находится на стадии развития.

2.6 Коридор Аравийское море – Пакистан (ЦАРЭС 5 и 6)

- Наиболее вероятными пользователями этого коридора являются следующие страны ЦАРЭС: Афганистан и, в гораздо меньшей степени, Таджикистан, Узбекистан и Кыргызстан.
- Основные порты в начале коридора – порты Карачи, Бин Касим и Гвадар.
- Коридорные соединения с ЦАРЭС пересекают Пакистан, затем следуют в Афганистан в пунктах пересечения границы – особенно, в Торхаме и Чамане. После этого, они следуют в другие страны Центральной Азии через Афганистан или Китай.
- Международные контейнерные перевозки из портов Пакистана включают в себя:

- Карачи и Бин Касим, выступающие в качестве шлюзов для глобальных контейнерных грузоперевозок в/из региона ЦАРЭС, которые соединяются с глобальными перевалочными портами в Коломбо, Сингапуре и Джабаль-Али.
- Китайские порты – Гвадар (по нерегулярным графикам), которые связывают ЦАРЭС с Китаем, обеспечивая возможность торговли товарами и перевалки грузов в/из мировых портов через индийские порты. Чабахар все еще находится на стадии развития.

2.7 Тихоокеанский-Транскитайский коридор (ЦАРЭС 1, 2, 5)

- Наиболее вероятными пользователями этого коридора являются следующие страны ЦАРЭС: Монголия, Казахстан, Узбекистан, Туркменистан, Таджикистан, Азербайджан, Кыргызстан и Грузия. Этот коридор также соответствует китайско-европейскому “сухопутному мосту”.
- Основными портами в начале коридора являются Шанхай, Ляньюньган, Тяньцзинь-Синган и другие крупные китайские порты с контейнерными терминалами.
- Коридорные соединения с ЦАРЭС пересекают территорию континентального Китая из признанных железнодорожных узлов в Ляньюньгане, далее следуя в Казахстан. Затем они следуют в остальные страны Центральной Азии через Узбекистан и другие граничащие государства.

Рисунок 7: Крупномасштабная карта основных тихоокеанских портов Северо-Восточной Азии



Источник: Навигационная служба Netras и консультанты

- Международные контейнерные перевозки из портов Китая включают в себя:
 - Ляньюньган, Шанхай и Тяньцзинь-Синган, которые соединяются для осуществления глобальных контейнерных грузоперевозок в/из региона ЦАРЭС с глобальными шлюзовыми портами в Юго-Восточной Азии, на западном побережье США и в Европе.
 - Китайские порты также привлекают регулярные транспортные услуги, которые соединяются с Западной Европой для экспорта товаров из Китая, который может соединяться через порты Средиземноморья и Балтии, имеющие сообщение со странами ЦАРЭС.
 - Китайская торговля товарами может также направляться через Пакистан и Иран для связи с Афганистаном и, в гораздо меньшей степени, другими странами ЦАРЭС.

2.8 Тихоокеанский-Транссибирский коридор (ЦАРЭС 3, 4).

- Наиболее вероятными пользователями этого коридора являются следующие страны ЦАРЭС: Монголия, Казахстан и Узбекистан.
- Основные порты в начале коридора – Восточный, Находка и Владивосток.
- Коридорные соединения с ЦАРЭС пересекают Российскую Федерацию и следуют в Казахстан, а затем и в другие страны Центральной Азии.
- Большая часть транспортных соединений для перевозки контейнерных грузов через эти российские порты осуществляется из корейских, японских и дальневосточных портов Тихого океана в Гонконге, Китае и на Тайване.

Рисунок 8: Крупномасштабная карта тихоокеанских портов Северной Азии/ России



Источник: Навигационная служба Netras и консультанты

Таблица 2: Обобщенные данные основных портов, обслуживающих страны ЦАРЭС

Название порта		Вместимость порта (млн т/год)	Комбинированная пропускная способность (млн тонн)	Вместимость контейнеров (тыс. ДФЭ в год)	Контейнерооборот (тыс. ДФЭ)
Балтийское море	ГДАНЬСК	60,0	52,0	3 250,0	1 948,9
	РИГА	63,0	32,8	1 100,0	467,0
	КЛАЙПЕДА	65,0	46,3	1 200,0	703,0
	САНКТ-ПЕТЕРБУРГ	80,0	59,2	4 200,0	2 097,0
Средиземное море	СТАМБУЛ	205,0	108,0	16 000,0	8 500,0
	МЕРСИН	48,2	32,5	2 600,0	1 960,0
	ПИРЕЙ	93,8	50,9	7 200,0	5 650,0
	КОПЕР	37,0	24,0	1 300,0	988,0
Черное море	САМСУН	23,0	12,2	125,0	67,0
	ВАРНА	15,0	9,5	300,0	139,0
	КОНСТАНЦА	100,0	66,0	1 800,0	666,0
	ОДЕССА	50,0	21,7	1 400,0	650,0
	РОСТОВ-НА-ДОНУ	28,0	22,9	50,0	0,0
	НОВОРОССИЙСК	200,0	154,0	1 600,0	755,0
	БАТУМИ	20,0	2,9	200,0	116,1
	ПОТИ	63,0	6,3	550,0	510,0

продолжено на следующей странице

Таблица 2 (продолжение)

Название порта		Вместимость порта (млн т/год)	Комбинированная пропускная способность (млн тонн)	Вместимость контейнеров (тыс. ДФЭ в год)	Контейнерооборот (тыс. ДФЭ)
Каспийское море	АКТАУ	15,0	3,2	25,0	14,3
	КУРЫК	6,0	2,4	100,0	0,0
	БАКУ-АЛАТ	15,0	4,6	500,0	35,1
	ТУРКМЕНБАШИ	17,0	8,3	400,0	19,0
	БЕНДАР АЗАЛИ	7,0	1,0	40,0	3,3
	АСТРАХАНЬ	12,1	2,2	10,0	2,6
Аравийское море / Индийский океан	БЕНДАР АББАС	130,0	100,0	3 300,0	2 600,0
	ЧАБАХАР	8,5	3,1	100,0	25,0
	ДЖЕБЕЛЬ АЛИ	240,0	180,0	19 300,0	14 100,0
	КАРАЧИ	150,00	46,9	4 850,0	2 160,0
	МХД БИН КАСИМ	90,00	49,0	2 025,0	1 000,0
	ГВАДАР	5,50	0,1	500,0	4,5
	НХАВА-ШЕВА	118,90	71,0	7 700,0	5 050,0
	КАНДЛА	180,00	115,4	600,0	244,0
Тихий океан	ЛЯНЬЮНЬГАН	330,00	228,0	6 700,0	4 745,0
	ТЯНЬЦЗИНЬ	680,00	433,0	20 000,0	15 040,0
	ВОСТОЧНЫЙ	60,00	28,0	650,0	419,0
	ВЛАДИВОСТОК	12,00	7,5	820,0	680,8
	ПУСАН	990,00	400,0	23 000,0	20 660,0

ЦАРЭС = Центральноазиатское региональное экономическое сотрудничество, мт = метрическая тонна, ДФЭ = двадцатифутовый эквивалент, вг = в год.

Источник: Findaport.com, Port Source, Lloyds List Maritime и портовые власти. Данные за последний год, за который имеются данные. Более подробную информацию можно найти в Томе II.

3. Региональная справка

Порты и логистические коридоры на территории ЦАРЭС определены рядом географических, исторических, институциональных и геостратегических факторов, делающих данный регион довольно уникальной частью мира. Этот регион на протяжении столетий процветал благодаря торговле, в остальные периоды оставаясь практически полностью изолированным от всего остального мира, а теперь он снова находится на перекрестке активных торговых маршрутов.

3.1. География и историческое наследие

География – как физическая география, так и география населения – достигает крайностей в нашей области исследования. Бескрайние равнины в одних странах, и одни из самых высоких и труднопреодолимых горных цепей – в других. В Монголии и Казахстане раскинулись огромные пустые территории, в то время как Индская долина в Пакистане характеризуется одним из самых высоких показателей плотности населения. Несмотря на большие расстояния, обширные равнины Синьцзяна, Казахстана и России стали загруженными коридорами для торговли между Востоком и Западом, в то время как Каракорум, Тянь-Шань, Памир и связанные с ними горные хребты все еще являются серьезными барьерами, ограничивающими торговлю между Севером и Югом.

Общая история создававшихся и распадавшихся империй, а также влияние современной геополитики оставили наследие конфликтов и искусственных барьеров для торговли и перемещения товаров. Постоянно пополняемый список полностью или почти закрытых границ, которые препятствуют потокам товаров, включает в себя границы между Арменией и Азербайджаном, Грузией и Россией (в Абхазии и Осетии), или Индией и Пакистаном. Кроме того, в результате санкций было резко сокращено перемещение товаров в/из или через Иран, а из-за проблем с безопасностью также было резко сокращено перемещение товаров в/из или через Афганистан. Ферганская долина – один из самых густонаселенных районов Центральной Азии – представляет собой мозаику пограничных линий, которая подразумевает, что основные товары, которые можно было бы получать в пределах шаговой доступности, должны доставляться через официальные пункты пропуска, расположенные в десятках километров.

Это – некоторые факторы, которые должны объяснить причину, по которой Центральная Азия воспринимается как один из регионов мира с более высокими логистическими затратами, составляющими, в среднем, 20% ВВП (например, 18% в Казахстане и 23% в Таджикистане), в то время как в странах ОЭСР они составляют 9% (ITF, 2019 г.).

3.2. Всё более загруженные коридоры

Несмотря на существующие трудности, Центральная Азия в настоящее время является одним из немногих центров деловой активности в мире, где грузопотоки растут двузначными числами.² В некоторых перспективных исследованиях прогнозируется, что к 2050 году грузопотоки в некоторых коридорах могут увеличиться втрое – в частности, транзитные потоки по железной дороге между КНР и Европой, которые выросли с менее чем 7 000 ДФЭ в 2010 году до 150 000 в 2016 году и превысили 300 000 в 2019 году. Количество поездов, задействованных в евразийских грузовых железнодорожных перевозках, выросло с 308 поездов в 2014 году до 4400 в 2018 году (МСЖД, 2020). Еще около 98% грузов по маршруту Китай-ЕС перемещаются по морю. Однако объем грузов, которые – в силу своей природы или временных обстоятельств – могут переместиться с морского транспорта на железнодорожный в сухопутном коридоре Азия-Европа, оценивается в 5,4 млн ДФЭ (ЕБР, 2019 г.).

Около 70% наземных грузовых потоков между КНР и Европой проходят через два пункта пропуска на границе между Казахстаном и КНР, и только 30% – по Транссибирской магистрали и/или Трансмонгольской железной дороге через Россию. Однако российские железные дороги также заняты перевозкой грузов из Японии и Кореи в Европу и наоборот. Ожидается, что текущие инфраструктурные планы в странах ЦАРЭС улучшат связанность и эффективность, однако их может оказаться недостаточно для того, чтобы принять весь ожидаемый в будущем рост грузовых потоков.

Кроме того, как будет обсуждаться позже в Главе 6, планирование и практика инфраструктуры в большинстве стран ЦАРЭС страдают от некоторых недостатков и зависят от политических решений, которые могут приводить к неразумному распределению ресурсов.

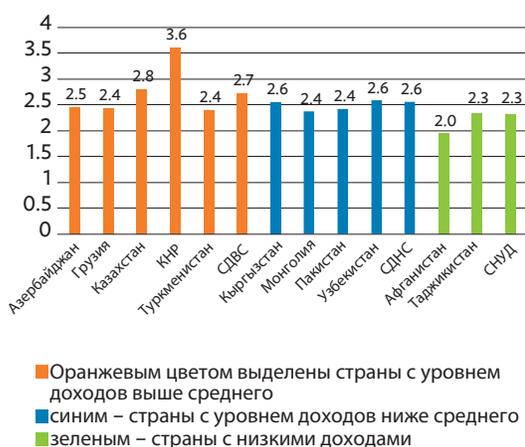
² Следует отметить, что этот отчет был задуман и составлен до начала пандемии COVID-19.

3.3. Неутешительные показатели логистики

Большинство стран ЦАРЭС показывают низкие результаты в Индексе эффективности логистики (LPI) ВБ. Восемь из одиннадцати стран ЦАРЭС находятся ниже 100-го места среди 167 стран в рейтинге LPI Всемирного банка, и только три страны находятся в сотне: КНР³ (27-е место), Казахстан (77-е место) и Пакистан (95-е место).⁴

При сравнении показателей LPI стран ЦАРЭС с показателями других стран, относящихся к той же категории по уровню доходов, кажется, что КНР явно превосходит средние показатели в своей группе доходов. Казахстан, Кыргызстан, Узбекистан и Таджикистан набрали немногим больше баллов или находятся близко к показателям для своих соответствующих групп доходов. Остальные шесть стран ЦАРЭС – Азербайджан, Грузия, Туркменистан, Монголия, Пакистан и Афганистан – имеют более низкие оценки в своих группах по уровню доходов.

Рисунок 9: LPI стран ЦАРЭС в сопоставлении со странами в своей группе по уровню доходов



ЦАРЭС = Центральноазиатское региональное экономическое сотрудничество

Источник: Индекс эффективности логистики (LPI) ВБ. Учитывается агрегированное значение LPI; последние данные, доступные по состоянию на ноябрь 2020 года

Инфраструктурой можно объяснить некоторые из этих различий, но не все. За исключением КНР и Пакистана, набравших явно выше, а также Таджикистана и Узбекистана, набравших близко к среднему, остальные пять стран ЦАРЭС получили оценку ниже средней в своей группе доходов по логистической компетентности. Также, за исключением КНР и Пакистана, остальные девять стран получили оценки ниже оценок в своей группе доходов в международных перевозках.

Пересечение границ остается структурной проблемой для обеспечения бесперебойной торговли и перевозок в странах ЦАРЭС. Измерение и мониторинг эффективности коридоров (ИМЭК) ЦАРЭС дает хорошее представление о времени и затратах, требуемых в пограничных пунктах пропуска. Если посмотреть на восьмилетний ряд данных ИМЭК с 2010 по 2018 год, то вырисовывается картина последовательного улучшения скорости без задержек (СБЗ) за весь период – то есть, лучшая инфраструктура обеспечивает более высокую скорость движения; однако также наблюдается застой в нисходящем тренде скорости с задержками (ССЗ) – то есть, все то время, которое было сэкономлено в пути до достижения границ, теряется, как только транспортное средство оказывается у границы.

Обнадеживающие последние четырехлетние ряды данных демонстрируют улучшение показателей ССЗ по железным (сильное) и автомобильным (слабее) дорогам. Ситуация варьируется в зависимости от того или иного коридора, о чем будет более подробно рассказано ниже.

3.4. Железные дороги играют ключевую роль в логистических цепочках

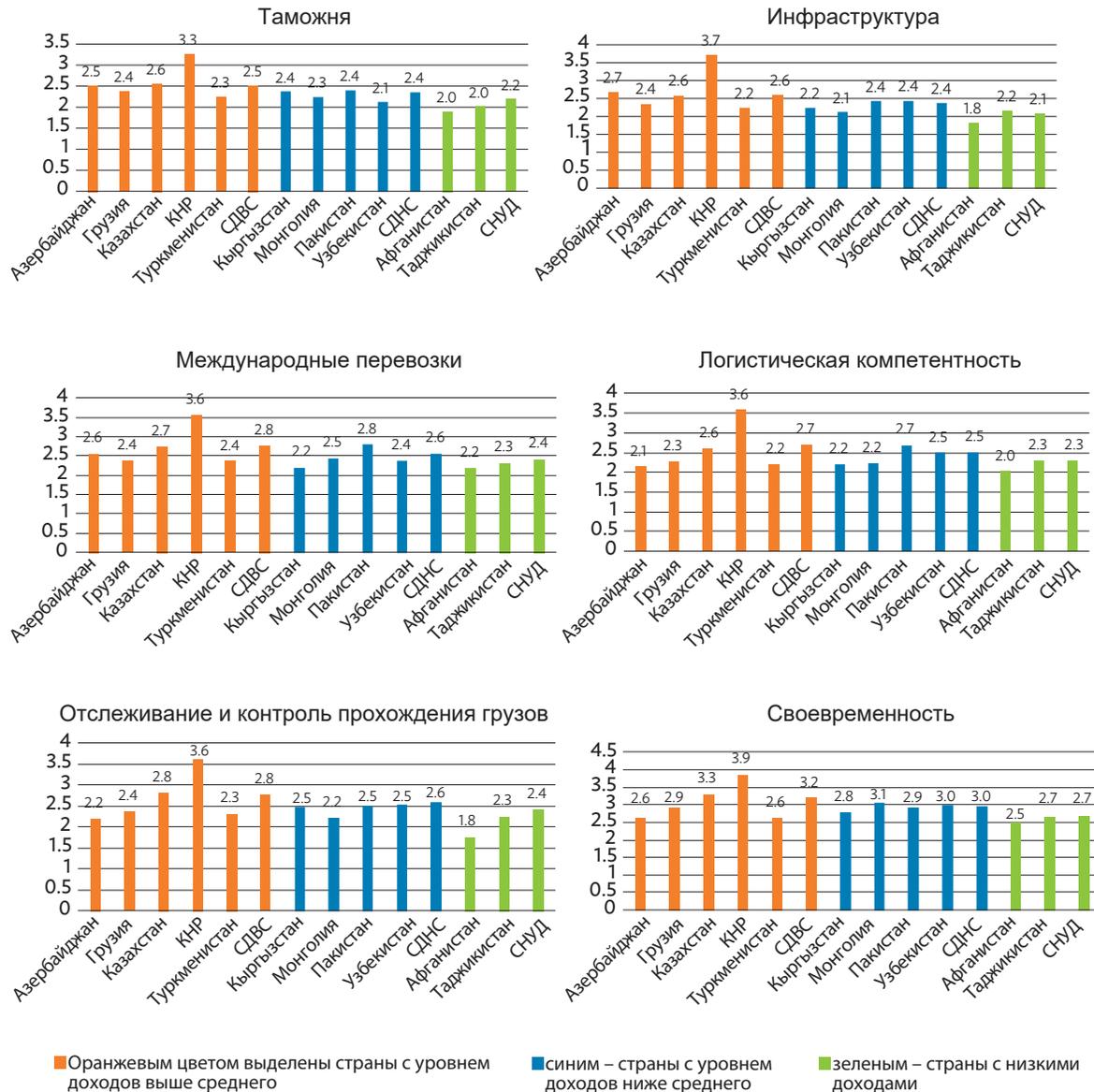
Логистика на большей части исследуемой территории характеризуется высокой долей железных дорог по сравнению с другими регионами мира. Доля железных дорог в пересчете на т/км в Центральной Азии составляет 40%, что значительно выше 18% доли железных дорог в ЕС.⁵ Это объясняется несколькими факторами – такими как большие расстояния, перевозка, преимущественно, сырьевых материалов, а также наследие советского планирования инфраструктуры, которое сделало железные дороги стандартным видом транспорта для перевозок многих грузопотоков.

³ Следует отметить, что только автономные районы КНР – Синьцзян-Уйгурский автономный район (СУАР) и Автономный район Внутренняя Монголия (АРВМ) – надлежащим образом входят в состав ЦАРЭС.

⁴ Следует отметить, что ранги и оценки LPI могут претерпевать серьезные ежегодные колебания. Кроме того, не все оценки доступны за все годы во всех странах.

⁵ В 2015 году доля железных дорог в общей совокупности видов транспорта в т/км составляла: 60% в Казахстане, 59% в Монголии и 40% в Узбекистане (Источник: ITF 2019 г.). В 2017 году доля железных дорог в ЕС составляла 17,9% (по данным Евростата).

Рисунок 10: Контрольный показатель конкретных баллов LPI в странах ЦАРЭС



ЦАРЭС = Центральноазиатское региональное экономическое сотрудничество

Источник: Индекс эффективности логистики (LPI) ВБ. Последние данные, доступные на ноябрь 2020 года.

Однако пропускная способность железных дорог стран ЦАРЭС скромна – за исключением Казахстана. Пропускная способность China Rail в десять раз больше, чем у Казахстана, но лишь небольшая часть имеет отношение к потокам ЦАРЭС. Для сравнения: совокупная пропускная способность по железным дорогам девяти стран ЦАРЭС, за исключением Казахстана и КНР, меньше, чем у Германии (флагмана европейских железнодорожных грузовых перевозок), но больше, чем у Ирана или Турции.

Открытие нескольких трубопроводов в последние годы привело к сокращению объемов перевозок сырой нефти и углеводородов по железной дороге. Объемы перевозок в ЦАРЭС и КНР медленно восстанавливаются после снижения в 2011-2014 годах и показывает лучшие результаты, чем Германия – флагман ЕС в сфере железнодорожных грузоперевозок. Железные дороги России и Ирана демонстрируют явную тенденцию к росту.

Рисунок 11: Скорость передвижения по коридорам ЦАРЭС

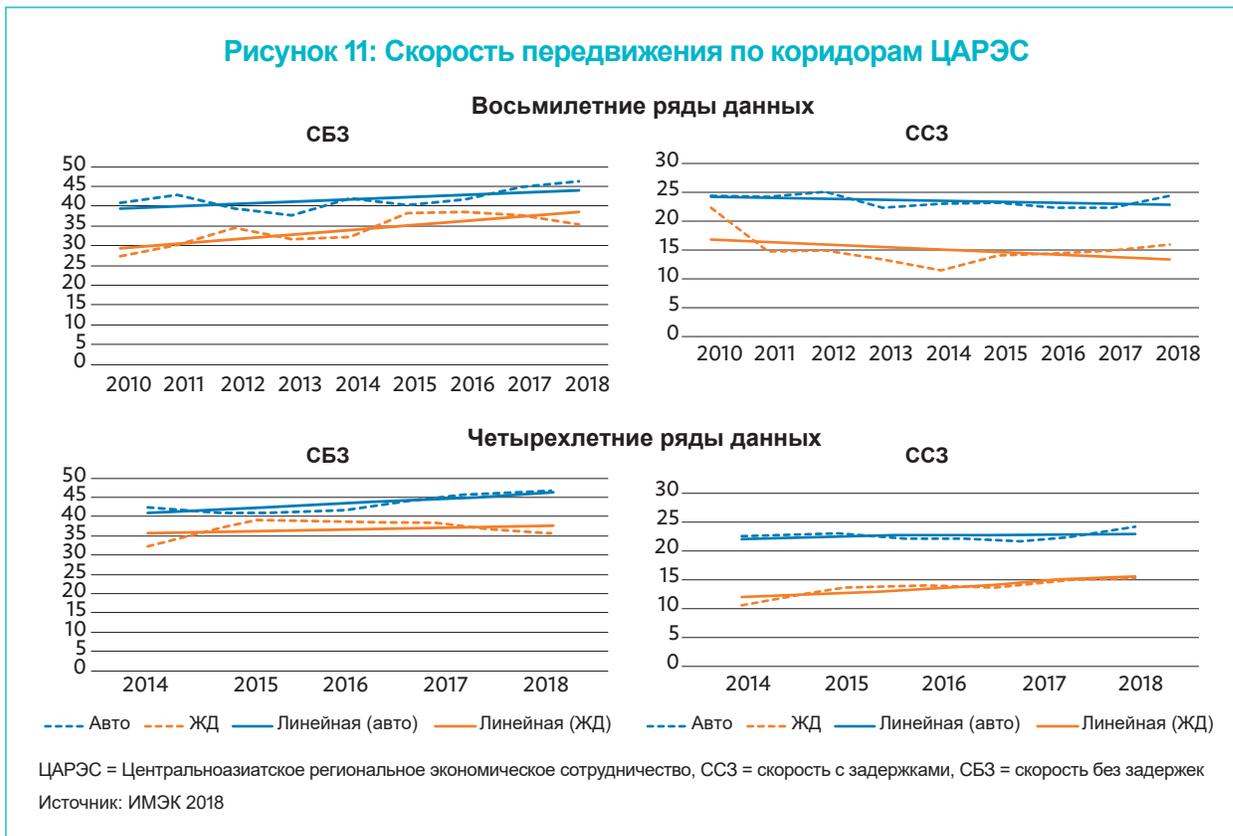
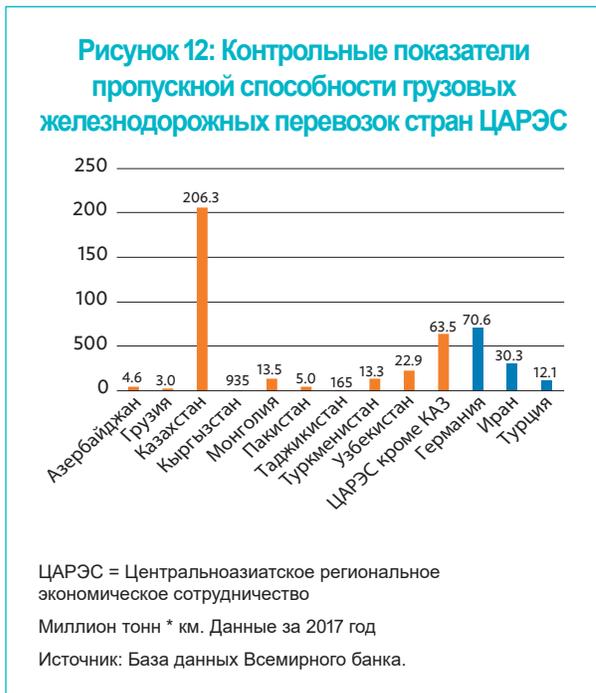


Рисунок 12: Контрольные показатели пропускной способности грузовых железнодорожных перевозок стран ЦАРЭС

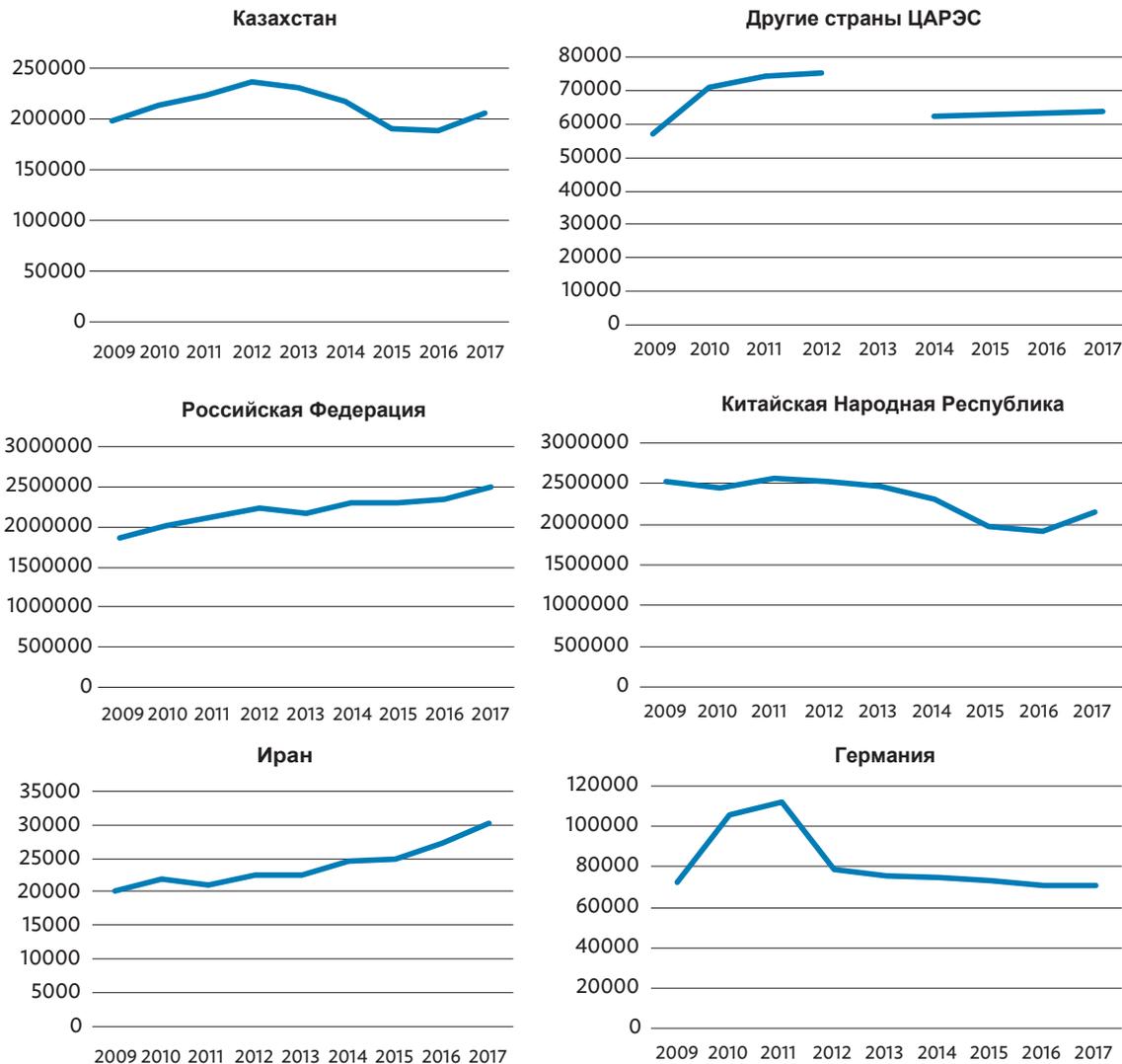


В период с 2010 по 2017 гг. пропускная способность железных дорог в пересчете на тонно-километры выросла в Казахстане, Монголии и Пакистане, оставалась более или менее стабильной в Узбекистане, Кыргызстане и Туркменистане, и значительно снизилась в Азербайджане, Грузии и Таджикистане.⁶

Однако реальность в странах СНГ такова, что не все страны, естественно, находятся в одном и том же положении, чтобы получать или продвигать на одном уровне железные дороги, унаследованные от СССР. Обычно кыргызстанские и таджикистанские железные дороги связаны с Казахстаном и Узбекистаном и выступают в качестве конечных линий этих более крупных сетей. В то время как в Таджикистане основная линия предназначена для сообщения завода Талко с Узбекистаном, сеть в Кыргызской Республике состоит из разветвленных линий на короткие расстояния, соединенных с Казахстаном. Если не будут построены новые линии с КНР, они по-прежнему будут зависеть от стран с более крупными сетями. Однако из-за гористой местности и небольших национальных рынков финансовая осуществимость этих новых линий сомнительна.

⁶ Источник: Презентация Тиррелла Дункана, руководителя группы технической помощи «Отчет об оценках железнодорожного сектора» (RSA) на заседании Рабочей группы по железным дорогам ЦАРЭС в Бангкоке, декабрь 2019 года. Согласно правительственным источникам, в Азербайджане был произведен капитальный ремонт с целью увеличения мощности.

Рисунок 13: Тенденции изменения объемов железнодорожных перевозок в миллионах тонно-километров. Страны ЦАРЭС и другие контрольные страны



ЦАРЭС = Центральноеазиатское региональное экономическое сотрудничество

Источник: База данных Всемирного банка.

В сфере железнодорожных перевозок большинства стран ЦАРЭС все еще преобладают такие насыпные грузы как минералы, зерно, нефть и нефтепродукты и т.д. Соответственно, имеется мало объектов – и иногда эти объекты являются неподходящими – для обработки интермодальных перевозок, т.е. комбинированных железнодорожных перевозок контейнеров, съемных кузовов и т.д. Контейнерные перевозки развиваются в потоках с КНР, однако по-прежнему остаются несущественными по транскавказским/транскаспийским маршрутам, а также по коридорам Север-Юг через Пакистан или Иран.

Некоторые страны ЦАРЭС провели реформы своих железных дорог, преобразовав их из государственных учреждений в государственные корпорации, что, теоретически, ослабило политическое вмешательство и повысило их коммерческую автономию. Несмотря на эти изменения, большинство железных дорог все еще пытаются преодолеть укоренившуюся инерцию привычного порядка вещей и развивать открытую, прозрачную и коммерческую корпоративную культуру. Это – дорогостоящая и сложная практика, при которой железные дороги в большинстве других мест ограничиваются только перевозчиками

больших объемов. Большинство железных дорог страдают от проблем с производительностью, порой устаревшего подвижного состава и его неоптимального использования, а также от чрезмерной загрузки персонала, и их деятельность по-прежнему в значительной степени зависит от перевозки сыпучих и полусыпучих товаров.

Тарифы на железнодорожные перевозки в некоторых странах субсидируются для привлечения клиентов и развития перевозок, хотя точный объем субсидий неизвестен из-за непрозрачности счетов.⁷ Стоит задуматься о долгосрочной устойчивости этих схем, влиянии на объемы перевозок после их исчезновения и нагрузке на финансовые возможности участвующих железных дорог и других заинтересованных сторон. Кроме того, доходы от грузовых перевозок, которые обычно слабо регулируются правительствами, довольно часто перекрестно субсидируют пассажирские перевозки с навязанными государством низкими тарифами и обязательствами по предоставлению населению убыточных услуг. С другой стороны, тарифы на железнодорожные перевозки в других коридорах – предположительно, с зависимыми рынками – кажутся довольно высокими; даже выше, чем на автомобильные перевозки.⁸

Еще одна проблема для железнодорожного сообщения Восток-Запад – это другие правила и стандарты. Организация сотрудничества железных дорог ОСЖД⁹ устанавливает стандарты для железнодорожного сообщения, стандарты и накладные (СМГС) во всех странах ЦАРЭС, кроме Пакистана, а также в России и КНР. Однако большинство стран Западной Европы, а также Турция, Иран и Афганистан используют стандарты КОТИФ (COTIF) и накладную ЦИМ (CIM). Большинство европейских стран, которые были членами бывшего Советского Союза, применяют оба стандарта. Совместная накладная ЦИМ / СМГС была разработана в бумажном и электронном формате, чтобы обеспечить беспрепятственное перемещение с использованием одной накладной. Также разрабатывается единый закон о железнодорожных перевозках для содействия евроазиатским железнодорожным потокам.

Многие страны во всем мире разрабатывают стратегии, способствующие более широкому использованию грузовых железнодорожных перевозок в рамках своих обязательств по изменению климата и стремящиеся снизить свою зависимость от ископаемых видов топлива (особенно там, где они импортируются). И без того высокая доля железных дорог уже является преимуществом для стран ЦАРЭС, в то время как большинство других регионов мира изо всех сил пытаются сохранить долю железных дорог, не говоря уже об ее увеличении.

3.5. Рамки международного сотрудничества и геополитика

Невозможно составить полное представление о портах и логистике в странах ЦАРЭС без рассмотрения некоторых ключевых основ международного сотрудничества, сложной сети региональных рамок сотрудничества, включая соглашения и механизмы упрощения процедур торговли и транспорта, которые влияют на то, как товары перемещаются в/из портов в огромные внутренние районы Евразии.

3.5.1. Содружество Независимых Государств (СНГ)

Большинство стран ЦАРЭС когда-то были частью бывшего Советского Союза а затем членами более слабой структуры СНГ. Под эгидой СНГ были согласованы некоторые базовые нормативные членами бывшего Советского Союза стандарты, обеспечивающие возможность беспрепятственного передвижения поездов и грузовых автомобилей, как в прошлом, для новых независимых республик.

Основные нормативные стандарты, имеющие отношение к нашему исследованию, установлены ОСЖД (см. предыдущий раздел) и Минское соглашение 1999 года о массах и габаритах транспортных средств. Однако согласование габаритов грузовиков не является полным, поскольку некоторые страны установили исключения из некоторых пунктов соглашения или дополнительные требования. Хотя Минские стандарты не так уж далеки от тех, что применяются в Турции и большей части Европы, существует различия и некоторые страны – например, Грузия – движутся к полной гармонизации со стандартами ЕС. Действительно, некоторые заинтересованные стороны упоминают Минские соглашения как препятствие на пути к более широкой евроазиатской гармонизации.

3.5.2. ТРАСЕКА

В 1993 году стартовала спонсируемая ЕС инициатива, стратегическая цель которой заключалась в сближении членов бывшего Советского Союза с Европой путем развития инфраструктуры и торговых путей на суше и через Черное и Каспийское моря. ТРАСЕКА была учреждена в качестве Межправительственной комиссии с постоянным Секретариатом в Баку. Ее членами являются Армения, Азербайджан, Болгария, Грузия, Иран, Казахстан, Кыргызская Республика,

⁷ Это особенно актуально в КНР для продвижения железнодорожных грузовых перевозок между КНР и Европой. Также предлагаются субсидии для привлечения трафика в Средний коридор через Каспий и Кавказ.

⁸ ИМЭК 2018 показывает, что это, похоже, происходит в Коридорах ЦАРЭС 4 и 6, а также в некоторых странах – например, в Монголии, Туркменистане и Узбекистане.

⁹ See: <http://en.osjd.org>

Молдова, Румыния, Таджикистан, Турция, Украина и Узбекистан.¹⁰

ТРАСЕКА разработала около 84 проектов, касающихся инфраструктуры, подвижного состава и упрощения процедур торговли, которые получили от ЕС помощь в размере 215 млн евро до 2016 года. В 2009 году было подписано Соглашение о мультимодальных перевозках, устанавливающее единую правовую основу для развития мультимодальных перевозок. С 2016 года многосторонние разрешения ТРАСЕКА на автомобильные перевозки применялись в 6 странах ТРАСЕКА. Также реализуется Региональная стратегия действий по безопасности на море и охране окружающей среды до 2021 года. Продвигаются новые инициативы по упрощению процедур пересечения границ и грузовых перевозок.

ТРАСЕКА является пионером концепции транснационального сотрудничества для развития коридоров в этом регионе, и ею были достигнуты некоторые из ключевых целей – такие как:

- (i) Строительство прямого железнодорожного сообщения между Центральной Азией и Турцией по железной дороге Баку-Тбилиси-Карс (БТК).
- (ii) Модернизация большинства крупных каспийских портов в Азербайджане, Казахстане и Туркменистане, что позволяет значительно повысить эффективность грузопотоков.
- (iii) Заложена основа для деятельности более активных организаций, занимающихся развитием коридоров, – таких как ТМТМ, – которые активно продвигают грузы в коридоре Казахстан-Черное море/Турция («Средний коридор»)¹¹.

3.5.3. Евразийский экономический союз (ЕАЭС)

Членами Экономического союза являются Российская Федерация, Беларусь, Армения, Казахстан и Кыргызская Республика.¹² ЕАЭС упразднил таможенное оформление между членами Союза.¹³

Однако, из-за имеющихся недостатков, неопровержимым фактом является то, что груз, направляющийся из Находки или Санкт-Петербурга в Алматы или Бишкек, должен будет проходить по единой таможенной территории, а если он направляется в Ташкент, то будет проходить две таможенные территории. Однако, та же партия груза, которая направляется из Поти в Алматы или Бишкек,

должна будет пересечь три таможенные территории, а если она направляется в Ташкент, ей потребуется пересечь четыре таможенные территории.

Аналогичным образом, поставки из Хоргоса в ЕС через Казахстан, Россию и Беларусь будут пересекать две таможенные территории (ЕАЭС и ЕС), в то время как при использовании «Среднего коридора» они будут пересекать четыре таможенные территории (ЕАЭС, Азербайджан, Грузия и ЕС).

3.5.4. Инициатива “Один пояс – один путь” (ОПОП)

Инициатива ОПОП является спонсируемой КНР инициативой, в которой определены шесть основных экономических коридоров, четыре из которых входят в географический охват данного исследования. Таковыми являются:

- 1: Экономический коридор “Евразийский сухопутный мост”
 - 2: Экономический коридор “Китай-Монголия-Россия”
 - 3: Экономический коридор “Китай-Центральная Азия-Западная Азия”
 - 4: Экономический коридор “Китай-Пакистан”
- Коридоры 5 и 6 выходят за рамки данного исследования.

Нет ни какой-либо конкретной организации, ни официального списка транспортных проектов ОПОП, а равно и нет никаких критериев для оценки того, что конкретно относится к ОПОП, а что – нет. Тем не менее, в недавнем исследовании Всемирного банка (ВБ, 2019 г.) инвестиции в транспортную инфраструктуру 70 стран были оценены в сумму до 144 миллиардов долларов США. Большинство приходится на долю проектов, рассматриваемых в рамках данного Обзорного исследования, хотя точную долю определить сложно.

ВБ оценивает сокращение времени в пути до 12% и увеличение объемов торговли на 5,2% в результате реализации всех этих проектов. Ожидается, что после того, как будут реализованы все проекты ОПОП, средние сроки доставки грузов между КНР и Центральной Азией будут сокращены с 15 до 13 дней, а преимущества, связанные с транспортной инфраструктурой, скорее всего, будут наиболее ощутимыми в Казахстане, Кыргызстане, Таджикистане и Пакистане.

¹⁰ Туркменистан был бенефициаром программы ТРАСЕКА Европейского Союза, но никогда не был участником Основного многостороннего соглашения – правовой базы ТРАСЕКА.

¹¹ См.: <http://www.traceca-org.org/en>

¹² См.: <http://www.eaeunion.org>

¹³ Проведенные консультации с заинтересованными сторонами в ходе ознакомительных поездок выявили обеспокоенность по поводу препятствий, которые все еще возникают на некоторых ПП, и небольшой коррупции. На момент написания настоящего Отчета ситуация в ППГ между Казахстаном и Кыргызстаном была особенно сложной из-за опасений по поводу контрабанды потребительских товаров из Китая.

Всемирный банк и другие организации (ОЭСР, 2018 г.); (Марлен Ларуэль, 2018 г.); (ЕБРР, 2019 г.); (Peace-Nexus, 2019 г.) предупредили о необходимости тщательной оценки проектов и их влияния на задолженность страны. Кроме того, подчеркивается, что инфраструктурные проекты должны сопровождаться мягкими реформами и упрощением процедур торговли, чтобы извлекать выгоды в полном объеме. Другая проблема заключается в том, что проекты ОПОП могут делать акцент на Центральной Азии как на транзитной территории между КНР и Европой, а не на соединении Центральной Азии с мировыми рынками.

3.5.5. Партнерство с ЕС

Среди стран ЦАРЭС Азербайджан и Грузия являются членами Восточного партнерства Европейского Союза – вместе с Арменией, Молдовой, Беларусью и Украиной. Турция находится на шаг впереди, обладая официально признанным статусом страны-кандидата на вступление в ЕС. Это предполагает постепенное согласование с правилами ЕС в нескольких областях – таких как транспорт и таможен – с целью укрепления связей с блоком ЕС и прокладывания пути к возможному вступлению. Это медленно приближает действующие в этих странах правила к законодательным нормам ЕС и, потенциально, отдаляет их от нормативно-правовой базы СНГ.

Например, и Азербайджан, и Грузия находятся в процессе сертификации соответствия для принятия Новой автоматизированной транспортной системы (NCTS) – транзитной процедуры, применяемой для операций по таможенному оформлению транзита между государствами-членами ЕС.

3.5.6. Организация экономического сотрудничества (ОЭС)

ОЭС объединяет Афганистан, Азербайджан, Иран, Казахстан, Кыргызстан, Пакистан, Таджикистан, Турцию, Туркменистан и Узбекистан и имеет штаб-квартиру в Тегеране.

Транспорт и связанность являются одними из главных приоритетов ОЭС для материализации расширенного сотрудничества в целях экономического роста и развития за счет максимизации связанности, мобильности и доступности, и делая основные транспортные коридоры ОЭС коммерчески жизнеспособными и работоспособными. ОЭС участвует в реализации Рамочного соглашения по транзитным перевозкам (ТТФА), которое вступило в силу в 2006 году.

Организация активно содействует развитию транспортных коридоров – таких как маршруты контейнерных поездов Исламабад-Тегеран-Стамбул, Бендер-Аббас-Алматы, а также других коридоров – таких как Иран-Туркменистан-Казахстан и Иран-Азербайджан-Россия.

3.5.7. Шанхайская организация сотрудничества (ШОС)

Программа многостороннего торгово-экономического сотрудничества стран-участниц ШОС регулирует развитие сотрудничества в транспортной сфере. С этой целью был создан механизм некоего взаимодействия: Совещание министров транспорта и Специальная рабочая группа по развитию транзитного потенциала (СРГ).

В 2014 году в рамках ШОС было подписано межправительственное соглашение «О создании благоприятных условий для международных автомобильных перевозок». АБР и ЭСКАТО приняли активное участие в подготовке этого документа. Основными целями соглашения являются создание благоприятных условий для автомобильных перевозок; координация усилий стран по их развитию; а также упрощение и согласование документации, процедур и требований в области перевозок. Соглашение регламентирует начало, не позднее периода 2018-2020 гг., осуществления международных автомобильных перевозок по шести маршрутам через определенные пункты пропуска на государственных границах, большинство которых совпадает с картой коридоров ЦАРЭС.

Среди стран ЦАРЭС членами ШОС являются КНР, Казахстан, Таджикистан, Кыргызстан, Узбекистан и Пакистан; Афганистану и Монголии предоставлен статус государств-наблюдателей в ШОС; а Азербайджан является партнером по диалогу.

3.5.8. Европейская экономическая комиссия (ЕЭК) ООН и Экономическая и социальная комиссия ООН для Азии и Тихого океана (ЭСКАТО)

ЕЭК ООН

В рамках ЕЭК ООН был достигнут ряд соглашений, которые смоделировали стандарты внутреннего транспорта не только в Европе, но и в странах бывшего Советского Союза Центральной и Южной Азии, на Ближнем Востоке и в Северной Африке и за их пределами. Некоторые из них выделены ниже:

- (i) Европейские соглашения по основным международным транспортным артериям (AGR), основным международным железнодорожным линиям (AGC) и международным комбинированным транспортным линиям и связанным с ними объектам (AGTC).

- (ii) Конвенции, связанные с дорожными перевозками опасных грузов (ADR), скоропортящихся пищевых продуктов (АТР) и Договор международных дорожных перевозок (СМР) и связанной работы экипажей транспортных средств, участвующих в международных автомобильных перевозках (АЕТР).

приоритетные евроазиатские автомобильные и железнодорожные маршруты. Доступно приложение ГИС для этих коридоров, и ожидается, что к концу 2020 года будет завершена работа над Международной обсерваторией транспортной инфраструктуры для коридоров ЕАТС.
- (iii) Конвенции об упрощении процедур пересечения границ – в частности, Конвенция МДП и Конвенция о гармонизации пограничного контроля грузов (ГФУ). Евроазиатские транспортные связи (ЕАТС) – это совместное предприятие ЕЭК ООН и ЭСКАТО ООН, созданное в 2002 году и определившее ключевые

Как видно на следующем рисунке, пока еще лишь несколько стран ЦАРЭС присоединились к АСГ, АСР и АСГС. Также не завершена гармонизация правил автомобильных перевозок опасных грузов (АДР) и пищевых продуктов (АТР). Однако все страны ЦАРЭС являются договаривающимися сторонами МДП, хотя Пакистан и КНР присоединились к конвенции МДП лишь в 2018 году, и ее реализация продолжается.

Рисунок 14: Страны ЦАРЭС как договаривающиеся стороны Конвенций ЕЭК ООН

	AGC	AGR	AGTC	ADR	ATP	CMR	AETR	TIR	HFCG	EATL
АФГ	Красный	Зеленый	Красный	Зеленый						
АЗЕ	Зеленый	Зеленый	Красный	Зеленый						
ГРУ	Зеленый									
КАЗ	Зеленый									
КЫР	Красный	Красный	Красный	Красный	Зеленый	Зеленый	Красный	Зеленый	Зеленый	Зеленый
МОН	Красный	Красный	Красный	Красный	Красный	Зеленый	Красный	Зеленый	Зеленый	Зеленый
ПАК	Красный	Красный	Красный	Красный	Красный	Зеленый	Красный	Зеленый	Красный	Зеленый
КНР	Красный	Зеленый	Красный	Зеленый						
ТАД	Красный	Красный	Красный	Зеленый						
ТКМ	Зеленый	Зеленый	Зеленый	Красный	Красный	Зеленый	Зеленый	Зеленый	Зеленый	Зеленый
УЗБ	Красный	Красный	Красный	Зеленый						

ADR = Европейское соглашение о международной дорожной перевозке опасных грузов, АЕТР = Европейское соглашение, касающееся работы экипажей транспортных средств, производящих международные перевозки, АФГ = Афганистан, АСГ = Европейское соглашение о международных магистральных железнодорожных линиях, АСГС = Европейское соглашение о важнейших линиях международных комбинированных перевозок и соответствующих объектах, АЗЕ = Азербайджан, ЦАРЭС = Центральноазиатское региональное экономическое сотрудничество, СМР = Конвенция о договоре международной дорожной перевозки грузов, ЕАТЛ = Евроазиатские транспортные связи, ГРУ = Грузия, НФСГ = Конвенция о гармонизации пограничного контроля товаров, КАЗ = Казахстан, КЫР = Кыргызская Республика, МОН = Монголия, ПАК = Пакистан, КНР = Китайская Народная Республика, ТАД = Таджикистан, ТИР = Таможенная конвенция о международной перевозке грузов с применением книжки МДП, ТКМ = Туркменистан, УЗБ = Узбекистан.

Договаривающиеся стороны показаны зеленым цветом. В противном случае – красным.

Источник: сайт ЕЭК ООН

ЭСКАТО ООН

В 2016 году Транспортный комитет ЭСКАТО ООН принял Региональную программу действий по устойчивому транспортному сообщению в Азиатско-Тихоокеанском регионе (Фаза I намечена на период 2017-2021 гг.). ЭСКАТО работает над дальнейшим развитием и расширением межправительственных соглашений «О сети Азиатских автомобильных дорог», «О сети Трансазиатских железных дорог» (TARN) и «О сухих портах» (DP).

Рисунок 15: Страны ЦАРЭС как договаривающиеся стороны соглашений ЭСКАТО ООН

	АНН	TARN	DP
АФГ	Green	Red	Green
АЗЕ	Green	Orange	Green
ГРУ	Green	Green	Red
КАЗ	Green	Orange	Green
КЫР	Green	Red	Red
МОН	Green	Green	Green
ПАК	Green	Green	Red
КНР	Green	Green	Green
ТАД	Green	Green	Green
ТКМ	Green	Green	Green
УЗБ	Green	Green	Red

АНН = Азиатская сеть автомобильных дорог, АФГ = Афганистан, АЗЕ = Азербайджан, ЦАРЭС = Центральноазиатское региональное экономическое сотрудничество, DP = сухие порты, ГРУ = Грузия, КАЗ = Казахстан, КЫР = Кыргызская Республика, МОН = Монголия, ПАК = Пакистан, КНР = Китайская Народная Республика, ТАД = Таджикистан, ТКМ = Туркменистан, УЗБ = Узбекистан.

Договаривающиеся стороны показаны зеленым цветом. В противном случае – красным. Оранжевым цветом обозначены стороны, подписавшие соглашение, которое ожидает утверждения, принятия или ратификации.

Источник: вебсайт ЭСКАТО ООН

3.5.9. Другие соглашения

Некоторые страны ЦАРЭС также являются членами ряда других региональных соглашений, а также множества двусторонних транспортных и торговых соглашений. Наиболее актуальными из этих региональных и многонациональных соглашений являются:

- (i) Ассоциация регионального сотрудничества Южной Азии (СААРК): Афганистан, Бангладеш, Бутан, Индия, Мальдивские Острова, Непал, Пакистан и Шри-Ланка.
- (ii) Ашхабадское соглашение: Индия, Иран, Казахстан, Оман, Узбекистан и Туркменистан
- (iii) Четырехстороннее соглашение о торговле и торговле QTTA: КНР, Кыргызская Республика, Казахстан и Пакистан.
- (iv) Тюркский совет: Азербайджан, Казахстан, Кыргызская Республика, Турция и Узбекистан.

4. Выявленные проблемы в портах ЦАРЭС

Во втором томе настоящего отчета содержится описание наиболее важных портов – как в странах ЦАРЭС, так и в странах, не являющихся членами ЦАРЭС, – которые находятся в начале или обслуживают вышеупомянутые коридоры, включая порты на Каспийском море. Описаны основные технические характеристики, пропускная способность, объемы, управление, наземное подключение, основные заявленные инвестиции и основные маршруты доставки. Особое внимание уделяется роли, которую эти порты в настоящее время играют в качестве шлюзов для стран ЦАРЭС, и их будущему потенциалу и амбициям.

В этом разделе изложены некоторые предварительные наблюдения и анализ портов и судоходства исключительно в странах ЦАРЭС. Следует отметить, что, поскольку каспийские порты и судоходство, по сути, встроены в мультимодальные сухопутные коридоры, они также будут рассмотрены в Главе 5.

4.1. Проблемы институционального и управленческого характера в портах

В институциональных структурах высокого уровня для управления портовым и мореходным секторами в большинстве прибрежных стран ЦАРЭС наблюдаются различные типы проблем. В некоторых случаях структура институционального управления является слабой и фрагментированной (как, например, в Грузии); в других преобладают операционные игроки – такие как железные дороги (например, в Казахстане);

тогда как в других портах управление и реформа затруднены из-за множества корпоративных интересов (например, в Пакистане). Фрагментированные уступки и контроль над портовыми службами могут привести к дублированию усилий и смещению институциональных и управленческих проблем.

На уровне портов имеются свидетельства того, что сохранились старые системы управления, которые не в полной мере способны удовлетворить современные потребности развития портов и управления ими. Хотя, номинально, большинство портов в странах ЦАРЭС, по-видимому, следуют стандартной модели управления портами арендодателей, имеются свидетельства недостатков в обеспечении надлежащей конкуренции за рынок и конкуренции на рынке, а также равных возможностей для всех игроков.

Порты в большинстве развитых стран эволюционируют от административного мышления, которое обычно характеризует парадигму Арендодателя, к более коммерческому подходу, позиционируя себя в качестве ведущих партнеров в развитии связанного с портами промышленного и логистического кластера (Ланген, 2020 г.). Следует признать, что некоторые высшие руководители в портах ЦАРЭС, похоже, осознают необходимость продвижения в этой новой парадигме, но им не хватает поддержки институциональной структуры, персонала с соответствующими навыками и в достаточной степени развитого рынка.

Некоторые примеры этой проблемы упомянуты ниже.

Вставка 1: Казахстан

В Казахстане портовые службы считаются объектами, обслуживаемыми железными дорогами. Это наглядно продемонстрировано в процедурах управления для портов, где железнодорожные сети напрямую связаны с портом, а суда должны ожидать прибытия грузов, доставляемых по железной дороге, для завершения графиков погрузки. Железнодорожная компания АО «КТЖ» владеет 100% акций портовой компании «Курык» и имеет различные доли в порту Актау и Северном терминале. Кроме того, АО «КТЖ» является крупнейшим транспортно-логистическим оператором в Казахстане и имеет прямые или косвенные доли в логистических и транспортных компаниях, владельцах терминалов и основной инфраструктуры всех видов перевозок.

Источник: Ознакомительная поездка консультантов



Новый порт. Сейчас в Казахстане используется железнодорожный паромный терминал нового порта Курык (фото консультантов).

Вставка 2: Грузия

В Грузии наблюдается совокупность нескольких ситуаций: (i) договор о свободной собственности в порту Поти, где “APM Terminals” является бенефициарным владельцем и крупным оператором (с PACE, выступающим в качестве вторичного оператора); (ii) земля порта Батуми принадлежит государству, однако права на управление переданы казахстанской ГП “КазТрансОйл”, которая сама сдает терминалы в аренду третьим лицам; (iii) нефтяной терминал Кулеви принадлежит и управляется Азербайджанской нефтяной компанией (SOCAR); и (iv) терминалом Супса управляет BP, однако конечным бенефициаром является Правительство.

Результатом сокращения государственных долей Грузии и возникновения разнообразных нестандартных ситуаций в секторе морского судоходства является то, что в государственном регулировании портов и морской деятельности наблюдается пробел. В некотором смысле, Грузия пытается исправить этот дисбаланс, создав в 2011 году Морскую академию с мандатом на создание в Грузии устойчивой системы морского судоходства. Однако ее первоочередные задачи заключаются в формировании в отрасли необходимого потенциала для выдачи квалификационных аттестатов для моряков и оказании грузинскому флоту помощи в получении технических сертификатов для осуществления международных операций. Тем не менее, отсутствие в Грузии национальной нормативно-правовой базы и законодательных полномочий для осуществления портовых операций и обеспечения соблюдения соответствующего законодательства остается усугубляющейся проблемой.

Источник: Ознакомительная поездка консультантов

Вставка 3: Пакистан

В Пакистане регулятивный контроль в портах и на приморских территориях имеет, в теории, широкий охват. Пакистанские порты управляются трестами и государственными органами, которые подчиняются Министерству портов и судоходства. Администраторы пакистанских портов давно борются за продвижение программы реформ – особенно, в Трестовом порту Карачи (КРТ). Однако унаследованные проблемы, по-видимому, препятствуют полному переходу к модели арендодателя, что позволяет частному сектору заключать контракты на буксировку судов в акватории портов, дноуглубительные работы в каналах, лоцманскую проводку (навигация судов по береговым знакам) и погрузку-разгрузку навалочных грузов. Вместо этого, КРТ предоставляет полный спектр услуг почти для всех функций порта, закупает основное оборудование и нанимает штатный персонал и руководящий состав. Можно также сказать, что развитие и планирование портов в КТП ограничены, учитывая отделение от прямого участия в доступе внутренних транспортных перевозок к портовым районам. КРТ также управляет большим портфелем коммерческой недвижимости, которая, как сообщается, обеспечивает значительный вклад в ее функционирование. Отсутствие скоординированности между государственными органами Пакистана (Пакистанскими железными дорогами, Национальным управлением автомобильных дорог и Министерством портов и судоходства) очевидно просматривается в разработке значительных улучшений в доступе к портам для железнодорожных и автомобильных перевозок. Наконец, сильные профсоюзы в Карачи смогли противостоять модернизации и рационализации методов организации труда работников, занятых на портовых работах.

Источник: Ознакомительная поездка консультантов

4.2. Устаревая инфраструктура, унаследовавшая конструктивные особенности и направления операционной деятельности

В некоторых странах ЦАРЭС сохраняются оригинальные конструктивные особенности в таких портах, как Актау, Батуми, Поти и речной порт в порту Карачи. Некоторые особенности проектирования физической портовой инфраструктуры в странах Центральной Азии схожи по своим характеристикам, являясь наследием стандартизированных спецификаций для портов советских времен. Эти оригинальные конструктивные особенности часто ограничивают современную эксплуатационную эффективность из-за нехватки площадок для складирования контейнерных грузов,

узких причальных зон, ограничивающих маневрирование современного мобильного оборудования и причальных покрытий, которые часто обладают ограниченной грузоподъемностью.

В портах Актау, Батуми и Поти более старые эксплуатационные причалы имеют проложенные по периметру рельсовые пути, которые являются наследием оригинальных конструктивных особенностей порталных кранов, устанавливаемых на рельсы. Современные конструктивные особенности для общих и многоцелевых грузовых причалов предназначены для использования перегрузочных (эстакадных) блок-кранов на резиновых шинах, которые обеспечивают превосходную гибкость и могут быть убраны с фасада причала, чтобы обеспечить свободное пространство для обработки и хранения грузов – по мере необходимости



Порт Батуми. Рельсовые пути для порталных эстакадных кранов и рельсовые пути для железнодорожных вагонов находятся в непосредственной близости от причалов и рабочих зон обработки грузов

и там, где это необходимо. Порт Карачи страдает от устаревшей причальной инфраструктуры и сохранил складские помещения по периметру насыпного и аварийного причалов. Эти старые объекты, в сочетании с устаревшими процессами обработки грузов, ограничивают эффективность и производительность.

Также существуют некоторые процедуры обработки грузов, сохранившиеся с прошлых времен, которые приводят к низкой производительности – особенно, при обработке сыпучих (неконтейнерных) грузов. Некоторые из имеющихся проблем связаны с трудовым законодательством и соглашениями о профсоюзах.

4.3. Нерешенные проблемы портового города и доступность земли

Близость портов к городам присутствия была положительным атрибутом в прошлую эпоху. Однако в современную эпоху спрос на землю вырос вместе с ростом городов, что, в свою очередь, привело к увеличению стоимости прибрежных земель. Это означало, что близость портовой земли, находящейся в собственности порта, стала высоко цениться коммерческими застройщиками.

Несколько стран ЦАРЭС отреагировали на необходимость переноса коммерческих портов из

первоначальных городов их расположения в районы, в которых имеются неоспариваемые промышленные земли (например, Алат в Азербайджане или Касим в Пакистане).

Некоторые примеры таких проблем между городом и портом приведены ниже:

4.4. Влияние лимитов на грузоподъемность судов

На морские перевозки в Каспийском и Черном морях распространяются некоторые физические ограничения.

В Черном море потребности в перевозках удовлетворяются регулярным паромным сообщением, которое обеспечивает точечные операции, и судами вместимостью от 3000 до 8000-9000 ДФЭ. Суды меньшей грузоподъемности используются для морских фидерных перевозок на короткие расстояния – для транзита грузов между портами-партнерами, расположенными в том же морском регионе. Ограничения, введенные в проливе Босфор, ограничивают размеры судов 8000-9000 ДФЭ для транзита грузов из портов Средиземного моря в Черное море.¹⁴ Это, вероятно, отразится на грузоподъемности, предоставлении портового погрузочно-разгрузочного оборудования и взимаемых тарифах.

¹⁴ В соответствии с Конвенцией Монре́ 1936 года, коммерческое судоходство имеет право беспрепятственного прохода через проливы в мирное время, хотя Турция заявляет о праве устанавливать свои правила в целях безопасности и защиты окружающей среды.

Вставка 4: Азербайджан

Баку в Азербайджане является одним из примеров того, как рост портового города начал ограничивать грузовые коридоры городским портом, а рост стоимости земли создал дилемму в отношении сохранения деятельности порта на дорогостоящей недвижимости. Перемещая коммерческие морские перевозки из Баку в новый порт Алат, расположенный, примерно, в 65 километрах к югу от центра столицы Азербайджана, новый порт был спроектирован как полноценный интермодальный транспортный узел, включающий в себя зону свободной торговли без необходимости расширения городской застройки. Однако новый порт в Алате в настоящее время недоиспользуется; его пропускная способность превышает 10 млн тонн в год, а в 2019 году она достигла всего лишь 4,55 млн тонн.



Порт Алат. Новый порт спроектирован как полноценный интермодальный транспортный узел, включающий зону свободной торговли, территорию которой не затрагивает расширение городской застройки.

Источник: Ознакомительная поездка консультантов

Вставка 5: Грузия

Батуми в Грузии является примером того, как расширение городской застройки достигает практически портовых ворот. Контейнеровозы выстраиваются в очередь на дорогах общего пользования, в ожидании доступа к порту. Руководство порта планировало меры по смягчению для облегчения стоянки грузовых автомобилей на дорогах общего пользования за счет расширения новых подъездных путей к порту. У этого плана может быть недостаток, заключающийся в том, что сокращение ширины дорог общего пользования может негативно повлиять на движение транспорта в пиковые периоды активности порта. В недавнем отчете АБР Батуми был указан как многофункциональный город с индустрией туризма, доминирующей над остальными секторами экономики. Этот факт усиливает необходимость устранения влияния расширения городской застройки на портовую деятельность, учитывая ценность и спрос на прибрежные земли для будущего экономического развития Батуми (АБР, 2016 г.). Еще одно свидетельство влияния расширения городской застройки на портовые сооружения в Батуми представлено в Плане городской мобильности на 2017 год, в котором говорится о том, что прогнозируемый грузооборот порта составляет 47-50 тысяч контейнеров в год, хотя этот грузооборот может быть лимитирован из-за ограниченной пропускной способности улиц Батуми (A + S Consult GmbH, 2017 г.).



Пользование дорогами общего пользования. Грузовые автомобили, использующие дороги общего пользования в качестве зон ожидания у ворот Батумского порта.

Источник: Ознакомительная поездка консультантов

Ограничения, связанные с установленными лимитами на размеры черноморских судов, в конечном итоге могут быть преодолены с помощью строительства предлагаемого Стамбульского канала, которое было одобрено турецким Министерством охраны окружающей среды в 2019 году. Это будет 45-километровый судоходный канал, соединяющий Черное море с Мраморным морем и идущий параллельно проливу Босфор. В случае ввода в эксплуатацию

этот новый канал позволит заходить в Черное море судам вместимостью до 18 000 ДФЭ, что устраняет необходимость в использовании небольших судов или перегрузочных операциях в портах Стамбула и Мраморного моря. Теоретически, это позволило бы снизить транспортные расходы для судов, обеспечивающих грузовое сообщение между портами Черного и Средиземного морей и за их пределами.

Вставка 6: Пакистан

В Пакистане доступ к внутренним районам порта Карачи сильно ограничен из-за развития городов и нехватки автомобильных и железных дорог, чтобы не отставать от увеличения контейнерных объемов. Длинные очереди из грузовых автомобилей можно увидеть на городских дорогах, ведущих к терминалам, даже несмотря на то, что Муниципальная корпорация Карачи установила ограничения на движение грузовых автомобилей, которые часто не соблюдаются. Проект модернизации порта Карачи (КРПР), действительно, решил проблему воздействия расширения городской застройки и заторов в Карачи, и выделил необходимые улучшения, однако содержащиеся в этом отчете рекомендации, по-видимому, не были ни одобрены, ни выполнены (Maritime & Transport Business Solutions BV, 2015 г.). Железнодорожные коридоры, связывающие порт Карачи, были оставлены без внимания, и это привело к тому, что городские населенные пункты охватили железнодорожные пути и сотни неконтролируемых железнодорожных переездов.



Проблемы с доступом к портам. Контейнеровозы у дороги, ведущей к терминалам порта Карачи.

В настоящее время лишь один из трех контейнерных терминалов в порту Карачи, а также в порту Касим, имеет прямой доступ к работающей железной дороге.

Таким образом, для того, чтобы преодолеть трудности и ограничения по всему городу для грузовых автомобилей, направляющихся в порт, руководство PR озвучило концептуальные планы по соединению всех трех терминалов КРТ и Касим с сортировочной станцией в Пипри, где имеется 2000 акров (около 800 га) земли, которые могут быть использованы для железнодорожной ветки, в логистических целях и для промышленного развития. Там будет построен терминал для доков, позволяющий большинству контейнерных перевозок пересекать город по железной дороге, а не на грузовиках. Могут возникнуть проблемы с планом железнодорожного коридора, так как многие из железнодорожных грузовых коридоров частично или полностью заняты формальным или неформальным жильем, и необходимо рассматривать множество пересечений дорог общего пользования (Шах, 2020 г.). Более того, различные стороны, заинтересованные в деятельности порта, и представители частного сектора сомневаются в преимуществах этого проекта.

Источник: Ознакомительная поездка консультантов



Типичный морской контейнеровоз в Черном море, осуществляющий торговлю в порту Поти.

Аналогичным образом, в Каспийском море также установлены ограничения на размер судов, обусловленные пропускной способностью и глубиной порта у причалов и/или пропускной способностью канала Волга-Дон, который позволяет судам проходить в Черное море и далее. Торговые порты, работающие на Каспийском море, имеют эксплуатационный предел осадки в каналах и у причалов не более 6-7 метров (см. раздел, посвященный портам Каспия, во втором томе).

Более того, максимальная общая длина 139,95 м и ширина 16,7 м необходимы для судов класса “Волга-Дон макс” (Морское инженерное бюро, 2020 г.). Осадка для внутренних водных путей составляет 3,6 м, что соответствует дедвейту 4 520 тонн. Для операций в открытом море (соленых океанах) эти цифры могут быть увеличены до 4,7 м (осадка) и 7 150 тонн (дедвейт), соответственно. Ограничение размеров Волго-Донского канала актуально по разным причинам: (i) канал предоставляет доступ в Каспийское море для судов, построенных в другом месте; (ii) канал является маршрутом по умолчанию для негабаритных грузов, обычно используемых для нефтегазовой промышленности и других инженерных проектов; и (iii) не было возможности задействовать более крупные суда в Черном море и за его пределами, что ограничивало каспийские возможности судоходных компаний предоставлять коммерческие услуги третьим сторонам, что, по-видимому, является обычной практикой.¹⁵

Ограничения, связанные с глубиной каналов и осадкой судов, находящихся в портах Каспийского моря, теоретически навязывают максимальный предел вместимости судна до 13 000 ДВТ, однако даже эти концептуальные пределы можно было бы полностью загрузить, чтобы учитывать пределы глубины у причалов (Гасеми, 2018 г.). Паромы с горизонтальной загрузкой (Ro/Ro) максимального размера, эксплуатируемые Азербайджанской судоходной компанией (ASCO) и АО “НМСК Казмортрансфлот” в Каспийском море, не превышают 6000 ДВТ, за исключением нефтяных танкеров (ASCO, 2020 г.).

Следовательно, спрос должен быть распределен по большому флоту судов, а не по парку меньшего количества, но более крупных судов. Поэтому стоимость эксплуатации небольших паромов и небольших коммерческих судов выше.

Для сравнения: поездка Алат-Актау занимает около 18 часов и стоит 1200 долларов США для грузовой перевозки Ro-Ro с использованием судов максимальной грузоподъемностью около 7000 тонн. Такая же поездка Ro-Ro из Барселона в Геную займет 17 часов и будет стоить чуть более 1000 долларов США на гораздо более крупном судне вместимостью 30 000 – 50 000 тонн. Таким образом, с точки зрения судоходной компании, в случае Каспийского моря доходность из расчета на один перевозимый грузовик будет ниже.

С точки зрения грузоотправителя затраты выше – например, доставка СФЭ из Баку в Туркменбаши (в одну сторону) будет стоить 1000 долларов США, что составляет 6 долларов США за морскую милю, в то время как отправка из Мерсина на юге Турции в итальянский Триест стоит 1 доллар США за морскую милю.

Следует отметить, что стоимость топлива и покупательная способность в прикаспийских странах ниже, а также то, что средняя стоимость перевозимых товаров, вероятно, будет ниже.

Поскольку большая часть транскаспийского паромного флота принадлежит государству, неясно, в какой степени расходы полностью перенесены на транспортные расходы, которые несут клиенты или государство за счет субсидий, предоставляемых национальным судоходным компаниям. В первом случае более высокие транспортные расходы могут снизить спрос. Во втором случае ни государственные компании, ни частный сектор не имеют стимулов для добавления дополнительных услуг паромной переправы, что не обеспечивает в полной мере привлекательного и конкурентоспособного предложения транспортных услуг для грузоотправителей.

Вполне возможно, что оба эффекта – то есть, высокие транспортные расходы и субсидированные убытки, понесенные судоходными компаниями – происходят одновременно на транспорте по транскаспийскому морю. Тем не менее, рекомендуется провести подробное изучение этого вопроса.

Точно так же неясно, в какой степени портовые сборы покрывают расходы на портовые операции или субсидируются. Портовые сборы в Аляте, Актау и Курьке составляют около 3 000 долларов США за судно, а в Туркменбаши – 15 500 долларов США (ро-ро) и 6 500-7 200 долларов США (железнодорожный паром).¹⁶ Паритетные скидки обсуждались, но не были полностью реализованы.

В любом случае, ограничения по пропускной способности – в частности, по всему Каспию – связаны с внутренними ограничениями для развития эффективных, конкурентоспособных и прибыльных операций.

Кроме того, еще одно значение имеет размер судов. Будучи меньше по размеру, суда, осуществляющие свою деятельность в Каспийском море, больше подвержены неблагоприятным погодным условиям в море, где часты сильные ветры и штормы. В результате, из-за погодных причин порты Каспийского моря часто оказываются закрытыми или их функционирование ограничивается. Например, в 2019 году порт Актау был закрыт 53 дня. Погодные условия упоминаются в качестве одной из основных причин нерегулярных и непредсказуемых графиков работы каспийских судоходных линий.

¹⁵ В ходе интервью с судоходными компаниями было признано, что часть флотов Азербайджана и Казахстана размещена за пределами Каспия.

¹⁶ Данные, предоставленные заинтересованными сторонами в Правительстве Азербайджана.

5. Анализ мультимодальных коридоров

В этом разделе обобщены основные выводы о мультимодальных коридорах, связывающих страны ЦАРЭС, не имеющие выхода к морю, с морскими портами, а также определены некоторые проблемы и трудности.

5.1. Балтийский коридор (ЦАРЭС 1 и 6 b, c)

5.1.1. Железнодорожный транспорт

Железнодорожные перевозки по этому коридору пользуются преимуществами непрерывной колеи шириной 1520 мм для доставки из портов в России и странах Балтии (ЕС) до республик Центральной Азии, оставшейся в наследие от общей советской инфраструктуры. Однако смена колеи со 1520 мм на 1435 мм требуется на границах Польша/Беларусь и Польша/Россия (Калининград), где существуют некоторые ограничения.

В 2017 году через все белорусско-польские пограничные пункты было перевезено 12,5 млн тонн грузов. В среднем, через эту границу ежедневно пропускали по 24 поезда. Общая пропускная способность всех белорусско-польских железнодорожных поездов составила 50 пар грузовых поездов в сутки (26 – на колею 1520 мм, 24 – 1435 мм). Основным пунктом пересечения границы – как для грузовых, так и для пассажирских перевозок – является Малашевич/Брест. Другими пунктами пересечения являются Бружи-Кузника и Свилач-Семяновка.

У Польских железных дорог имеется план модернизации области Малашевиче, который позволит достичь пропускной способности до 55 пар поездов

в день по обоим путям. Пропускная способность контейнерных терминалов Польских железных дорог (РКР) также будет увеличена. ГО “Белорусская железная дорога” планируют увеличить существующую пропускную способность станции Брест-Северный с нынешних 992 ДФЭ до 1380 ДФЭ в сутки. Помимо упомянутых выше инвестиций в железнодорожную инфраструктуру, необходим ряд организационных улучшений. Например, предлагается перенести часть маневровых работ по отбору контейнеров с Бреста в терминал в Колядичах на Минском узле и, тем самым, сократить время обработки контейнеров на Брестском узле. Недостаточно согласованная граница и таможенное оформление вызывают задержки при пересечении границы. В 2018 году “Российские железные дороги” (РЖД) и “Белорусская железная дорога” (БЧ) оцифровали накладные всех двусторонних грузовых перевозок, как это произошло на маршруте Калининград – Литва – Беларусь – Россия и в обратном направлении. Подобное решение должно быть стандартом в случае международных железнодорожных грузовых перевозок ЦИМ/СМГС. (Европейская Комиссия, 2019 г.).

Как показано в следующей таблице, на смену колеи в основных пунктах пропуска на границе между Польшей и Беларусью уходит по 18-21 часу, в то время как на казахстанско-китайских железнодорожных перевозках это занимает от 2 до 4,5 часов.

Дополнительным узким местом является то, что максимальная длина состава варьируется – в России и Беларуси средняя длина состава длиннее (900 метров и больше), в то время как в Польше технические регламенты ограничивают длину поезда до 600 метров.

Таблица 3: Сравнение железнодорожных поездов Беларусь/Польша с железнодорожными перевозками Китайская Народная Республика/Казахстан

	Точка пересечения	Максимальная суточная частота поездов по колею 1520 мм	Максимальная суточная частота поездов по колею 1435 мм	Терминал пропускная способность ДФЭ в день	Время перегрузки (час.)
Беларусь-Польша	Брест-Малашевиче	14	15	1590	21
	Бружи-Кузника	6	4	160	8
	Свилач-Семяновка	6	5	3000	18
Казахстан-КНР	Достык-Алашанькоу	12-14	6	1400	4,5
	Алтынколь-Хоргос	12-20	10	18000	2

Таблица 4: Железнодорожные тарифы ОТЛК ЕРА

Маршрут	Транспортный тариф при полной загрузке 40-футового контейнера (долл. США)	долл. США / км
В западном направлении	2 700-3 000	0,52-0,58
В восточном направлении	2 400-2 800	0,48-0,56

В таблице приведен сводный индекс ERAI, который включает в себя стоимость транзитных контейнерных перевозок в Евразийском железнодорожном коридоре через Казахстан, Россию и Беларусь между пограничными пунктами с КНР и пограничными пунктами с ЕС.

Источник: Тарифы ОТЛК ЕРА

Российские, Белорусские и Казахстанские железные дороги создали Евразийский железнодорожный альянс ОТЛК в качестве платформы сотрудничества для предоставления комплексных услуг по экспедированию грузов по железнодорожному коридору Китай-Европа, а также по маршруту Китай-Москва и в других российских направлениях. Показатели ОТЛК ЕРА для 40-футового контейнера в этом коридоре можно проследить через приложение ERAI 1520 на сайте <https://index1520.com/en/>. В следующей таблице представлены диапазоны тарифов на грузовые железнодорожные перевозки между КНР и ЕС за последние три года.

Железные дороги стран СНГ и КНР используют стандарты ОСЖД и накладную СМГС. Страны Восточной и Центральной Европы, ранее входившие в состав бывшего Советского Союза, также используют их, но ими также приняли стандарты КОТИФ и накладная ЦИМ. Совместная накладная ЦИМ/СМГС была разработана в бумажном и электронном формате, что позволяет осуществлять плавное перемещение с использованием одной накладной. Однако железные дороги к западу от бывшего железного занавеса используют только стандарты КОТИФ/ЦИМ.

Балтийский коридор имеет относительно низкое значение для большинства стран Центральной Азии, по сравнению с другими коридорами, поскольку импорт удобных для железнодорожной перевозки товаров из Европы – особенно, в больших объемах/низкой стоимости – относительно невелик. Это создает нехватку пропускной способности (вагонов) для осуществления экспорта из Центральной Азии в Европу.

5.1.2. Автомобильный транспорт

Хотя Центральная Азия экспортирует в Европу больше, чем импортирует из нее, фактически большую часть экспорта составляют сырая нефть, газ и другие углеводороды, которые перемещаются по трубопроводу. Затраты на автомобильные перевозки отражают дисбаланс потоков с расходами на перевозку с запада на восток, которые намного выше, нежели в обратном направлении. Стоимость перевозок в Казахстан из Польши составила 1,40 долл. США за километр, а из Латвии – 1,08 долл. США за километр. Тем не менее, тарифы на обратный пробег (льготный автогрузовой тариф на направлении, противоположном основному грузопотоку) составляли менее половины этой суммы – в диапазоне 0,45 долл. США за км.¹⁷ Поскольку расстояния до Алматы, Ташкента или Бишкека находятся в диапазоне от 4500 до 5000 км, стоимость автомобильных перевозок импортных товаров, в среднем, превышает 5000 долларов США, однако стоимость перевозок экспорта значительно ниже.

Таможенный союз ЕАЭС и связанные с ним соглашения о свободном передвижении позволяют развивать динамичный рынок перевозок и снижают барьеры для движения грузовых автомобилей и водителей. В ходе консультаций с заинтересованными сторонами упоминалось, что грузовики и водители из Беларуси, а также из стран Прибалтики, являются наиболее распространенными перевозчиками грузов из Прибалтики и Северной Европы в Центральную Азию. Тем не менее, заинтересованные стороны также выражают обеспокоенность по поводу некоторых трудностей и коррупции, все еще распространенных в некоторых областях.

Рисунок 16: SWOT: Балтийский коридор

Сильные стороны	Недостатки
<ol style="list-style-type: none"> 1. Бесшовная железнодорожная связь с портами России и Балтии (ОТЛК, колея 1520 мм, СМГС). 2. ЕАЭС позволяет развивать динамичный рынок автомобильных перевозок и сокращать барьеры для движения грузовых автомобилей и водителей. 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Время перегрузки и недостаточная пропускная способность на железнодорожных переездах Польша/Беларусь. 2. Суэта и коррупция в некоторых местах. 3. Длинные дистанции.
Возможности	Угрозы
<ol style="list-style-type: none"> 1. Несбалансированность потоков обеспечивает низкие тарифы на перевозки для экспорта из Центральной Азии. 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Подрыв отношений между ЕС и Россией и/или ЕС и Беларусью

СМГС = Соглашение о международном железнодорожном грузовом сообщении, ЕАЭС = Евразийский экономический союз, ЕС = Европейский союз, ОТЛК = Объединенная транспортно-логистическая компания.

Источник: Консультанты

¹⁷ Источник: www.della.eu. Тарифы по состоянию на конец 2019 года.

5.1.3. Анализ SWOT

На Рисунке 16 в формате SWOT суммированы основные результаты для Балтийского коридора.

5.2. Средиземноморский и Черноморский коридор (ЦАРЭС 2 и 6а)

5.2.1. Железнодорожный транспорт

Транскавказский коридор в прошлом был загруженным маршрутом для перевозки нефти и ГСМ. Однако объемы перевозок существенно сократились после ввода в эксплуатацию нескольких трубопроводов – в частности, системы Баку-Тбилиси-Джейхан. Это оказало серьезное влияние на железнодорожный бизнес Азербайджана и Грузии.

В этом сценарии, железнодорожные компании из Грузии, Азербайджана, Казахстана, Турции и Украины, порты Батуми, Алат и Актау, а также национальные судоходные компании ASCO (Азербайджан) и Казмортрансфлот (Казахстан), объединили свои усилия для развития нового направления перевозок между Азией и Европой через Каспийское и Черное моря под брендом «Средний коридор» в рамках партнерства, известного под названием «Транскаспийский международный транспортный маршрут» (ТМТМ, также известный как ТМТМ (аббревиатура английского названия)). ТМТМ по-прежнему не предоставляет прямые экспедиторские услуги, как это делает ОТЛК-ЕРА. По данным ТМТМ, количество ДФЭ из КНР на Кавказ и Турцию увеличилось с почти нулевого уровня в 2017 году до 15 000 в 2018 году и 30 000 в 2019 году.

Завершение строительства железнодорожной линии Баку-Тбилиси-Карс (БТК) в 2017 году позволяет напрямую соединить сети Центральной Азии с

Турцией через Грузию и Азербайджан. Статистика перевозок показывает рост объемов – с 130 ДФЭ в 2017 году до 4400 ДФЭ в 2018 году,¹⁸ однако эти показатели все еще низки. Первый поезд из КНР в Европу (Прага) начал движение по этому маршруту в ноябре 2019 года.

Однако существенные узкие места в инфраструктуре на Транскавказском маршруте все еще существуют. Как правило, поезда Китай-ЕС перевозят 42-44 СФЭ. В казахстанских и российских поездах обычно насчитывается по 32 вагона вместимостью 4 ДФЭ каждый (всего 64 СФЭ). Однако АО «Грузинская железная дорога» ограничило пропуск маршрутных поездов до 29 вагонов для 58 ДФЭ (29 СФЭ) и 1900 тонн на поезд – из-за перевала Рикоти. Кроме того, перевал Ахалкалаки ограничивает пропускную способность линии Тбилиси-Карс – не более 36 ДФЭ (18 СФЭ) или 18 вагонов на поезд. Еще одним узким местом является туннель Мармарай под Босфором, который был разработан для пассажиров и имеет ограничения для грузовых поездов. И у Грузии, и у Турции есть планы преодолеть эти узкие места.

ТМТМ активно продвигает коридор, а заинтересованные стороны признают, что его партнеры берут на себя коммерческие риски (т.е., применяют скидки), которые закладываются в тарифы. Данные о тарифах на железнодорожные перевозки по маршрутам ТМТМ доступны на сайте <https://middlecorridor.com/ru/route>. Тарифы включают в себя стоимость доставки по Каспию. Как показано в следующей таблице, тарифы ТМТМ за км сопоставимы с тарифами ОТЛК, хотя время в пути больше, несмотря на меньшее расстояние. Возможно, это отражает, помимо прочего, дополнительное время, необходимое для маневрирования, погрузки и разгрузки паромов и транспортировки через Каспийское море, а также большее время ожидания.

Таблица 5: Сравнение тарифов ТМТМ и ОТЛК

	Маршрут	км	Тариф на перевозку 40-футового контейнера (\$)	\$/км	Время
ТМТМ	Алтынколь-Поти	4 500	2 435	0,54	10 дней
	Поти-Алтынколь	4 500	1 888	0,42	10 дней
	Алтынколь-Актау-Абшерон (Баку)	3 721	2 207	0,59	8 дней
	Абшерон (Баку) – Актау-Алтынколь	3 721	1 660	0,45	8 дней
ОТЛК	Алтынколь-Брест	5 200	2 700-3 000	0,52-0,58	6 дней
	Брест-Алтынколь	5 200	2 400-2 800	0,48-0,56	6 дней

Источник: Сайт ТИТР, ОТЛК-ЕРА

¹⁸ Данные предоставлены АО «Грузинские железные дороги».



Железнодорожная инфраструктура в порту Поти.

Ни порт Поти, ни порт Батуми не имеют эффективного железнодорожного соединения с причальными контейнерными терминалами (см. разделы о портах Поти и Батуми в Томе II). В случае Батуми проблема заключается в ограниченном пространстве и требует сложного маневрирования для перемещения контейнеров между терминалами. В случае Поти рельсовое соединение для перевозки генеральных грузов доступно на причале, однако железнодорожный контейнерный терминал расположен на расстоянии около 3 км от него, так что необходимы челночные перевозки грузовыми автомобилями.

Недавнее исследование пришло к выводу о том, что сочетание Среднего коридора и черноморских паромов может быть привлекательным вариантом для перевозки грузов между Центральной Азией и прибрежными странами вокруг Черного моря (Турция, Болгария, Румыния и Украина), а также Грецией,

однако вряд ли за пределами этой территории, где более конкурентоспособен северный коридор ОТЛК. В других исследованиях также упоминается, что этот маршрут вряд ли будет конкурировать с другими маршрутами, связанными с промышленными центрами Северной и Центральной Европы. (Кендердин, публикация ожидается в 2021 году)

Однако стоит отметить, что «Средний коридор» является жизненно важным каналом для некоторых крупных промышленных комплексов, расположенных далеко в глубине Центральной Азии – таких как завод по производству удобрений в Мары (Туркменистан) и алюминиевый завод TALCO в Турсунзаде (Таджикистан). Тем не менее, другие – такие как предприятие «Uz-Kor Chemicals» в Нукусе (Узбекистан), которое экспортирует полимеры в порт Мерсин – избегают транскаспийского маршрута, и вместо этого грузы перевозятся на грузовиках через территорию Казахстана, России, Азербайджана, Грузии и Турции.¹⁹

¹⁹ В первом случае, экспорт мочевины является быстро развивающимся бизнесом, что привело к планам расширения складских хранилищ в портах Поти и Батуми. Во втором случае, из Европы и других стран происхождения в Таджикистан импортируется глинозем, а экспортируются алюминиевые слитки. Это также является существенным бизнесом на Каспии и в порту Поти. В третьем случае было упомянуто, что они извлекли выгоду из дешевых тарифов на обратные перевозки от турецких грузовых компаний.

Вставка 7: Тарифы и льготы по коридору TMTM

Тарифы TMTM, упомянутые в таблице выше, включают в себя доставку по Каспию с использованием железнодорожного парома. Размер субсидии неизвестен. Однако некоторое указание на его величину можно получить из следующих расчетов:

Согласно опубликованным тарифам ASCO, стоимость доставки контейнера из порта Алят в Актау составляет 1 200 долларов США. Данные об опубликованных тарифах Казмортрансфлота не доступны.

Если бы мы посчитали, что ASCO не дисконтирует свой тариф на операции, тариф на паромные перевозки будет составлять от 49% до 72% от интегрированного мультимодального тарифа TMTM. В этом случае остаточная выручка на километр железных дорог будет слишком низкой для того, чтобы стать экономически целесообразной.

Вклад паромов и железных дорог в среднюю стоимость проезда в коридорах

Маршрут	Плата за проезд	Доля Каспийского парома в общей сумме тарифа	Остаточная выручка на км железных дорог
Алтынколь – Поти / Батуми	2 435	49,28%	0,27
Поти / Батуми – Алтынколь	1 888	63,56%	0,15
Алтынколь – Актау – Абшерон (Баку)	2 207	54,37%	0,27
Абшерон (Баку) – Актау -Алтынколь	1 660	72,29%	0,12

Также интересно отметить, что железные дороги Грузии опубликовали тариф на 2019 год, составлявший 1000 долларов США за 1 СФЭ при перевозке из Поти в Баку. Этот тариф является довольно дорогим для перевозки грузов на 900 км (1,1 доллара США/км).

Неизвестно, как именно расходы TMTM распределяются между железнодорожными компаниями разных стран, судоходными компаниями и операторами портов, которые все являются государственными предприятиями, принадлежащими или контролируемым государством. Действительно, в Казахстане железнодорожная компания КТЖ контролирует порт Курык, в который заходят железнодорожные паромы. С азербайджанской стороны порт Баку и ASCO – единственная судоходная компания, обеспечивающая железнодорожные паромные перевозки через Каспий^a – также принадлежат государству, но являются независимыми от ЗАО «Азербайджанские железные дороги» (ADY).

Точно так же, непрозрачна информация о том, как распределяются расходы при более длительных поездках через Черное море – например, между Алтынколем и Констанцей (3 535 долларов США в западном направлении; 2 998 долларов США в восточном направлении). Похоже, что большая часть трафика TMTM направляется через порт Батуми, где портом управляет другое казахстанское государственное предприятие. Однако, поскольку стоимость переправы через Черное море составляет от 900 до 1 200 долларов США (ООО «КПМГ Джорджия», декабрь 2019 г.), не похоже, что судоходные компании (в основном, частные) предлагают там значительные скидки.

^aТакой была ситуация в начале 2020 года.

Источник: TITR, ASCO, Грузинские железные дороги, KPMG Грузия LLC, декабрь 2019 года и расчеты авторов.

5.2.2. Автомобильные перевозки

Грузинский и азербайджанский сектор международных автомобильных перевозок невелик, около 300 средних операторов МДП в Грузии и около 100 в Азербайджане.²⁰ Грузия гармонизировала стандарты грузоперевозок в соответствии с правилами ЕС. Технические барьеры с Азербайджаном, похоже, не являются проблемой.

Автомобильный коридор Средиземное море-Черное море сталкивается с двумя основными проблемами:

1. Все еще не решенные узкие места и пробелы в автомобильных перевозках

Хотя и Грузия, и Азербайджан существенно модернизировали свою дорожную инфраструктуру в коридоре Восток-Запад, это не соответствует всем стандартам автомагистралей, за исключением лишь очень немногих участков, а на некоторых участках по-прежнему используется один вагон/две полосы движения без краткосрочных планов модернизации. Более того, и Грузия, и Азербайджан колебались при внедрении схем платных дорог на

²⁰ Источник: GIRCA и ABADA

своих модернизированных дорогах, что ограничивало их финансовые возможности для инвестирования/поддержания новой инфраструктуры. По состоянию на конец 2019 года в автодорожном коридоре Восток-Запад сложилась следующая ситуация:

- (i) Дорога М2 от западного порта Алат до Гянджи – это автострада с движением в два ряда и четырьмя полосами движения, хотя она и не отвечает надлежащим стандартам для автомагистралей, поскольку не изолирована от окружающей среды и проходит через большинство городских поселений, находящихся на ее пути.
- (ii) От Гянджи до Красного моста (граница с Грузией) это, по большей части, автострада с одной проезжей частью и двумя полосами движения. Проект ее модернизации находится в портфеле готовящихся проектов Правительства Азербайджана.
- (iii) От Красного моста до Рустави поездки осуществляются по дороге с одной полосой для движения в каждом направлении.
- (iv) От Рустави до Тбилиси поездки осуществляются по автомагистрали с двусторонним движением.
- (v) От Тбилиси до Кутаиси ведется несколько работ по модернизации всего коридора с целью привести его в соответствие со стандартами для автомагистралей, включая новый тоннель на перевале Рикоти.
- (vi) Однако на участке от Кутаиси до Поти и Батуми дорога возвращается к проезжей части с одной полосой для движения в каждом направлении (всего две полосы), и нет ни краткосрочных, ни среднесрочных проектов ее модернизации.

За Каспием, Западный Казахстан является очень малонаселенным районом, который привлекает и отправляет мало грузов, за исключением проектных грузов, привязанных к месторождениям. По пути из Актау в Алматы нет более короткой дороги, которая бы вела из Бейнеу в Айтеке Би (хотя такое существует для железной дороги), из-за чего приходится совершать объезд длиной почти в 1000 км.

2. Неразрешенные проблемы неэффективности при пересечении Каспия

Чрезмерное и неопределенное время ожидания в портах Каспийского моря является постоянной проблемой для заинтересованных сторон из частного сектора. На казахстанской стороне Каспия время ожидания, похоже, не является такой проблемой. Каспийские паромы предназначены для железнодорожных вагонов, но могут также принимать грузовые автомобили, хотя очевидно, что железнодорожные вагоны имеют приоритет. Кроме того, Каспий подвержен сильным ветрам и плохой погоде, что ограничивает судоходство. Во время визита консультанты могли наблюдать около сотни грузовиков, ожидающих своей очереди на территории порта Алят. Также было подтверждено, что опубликованного расписания паромов нет, чтобы поездки можно было планировать заранее, хотя портовые власти и судоходные компании работали над установлением регулярного расписания. Подробнее об ограничениях на каспийское судоходство см. в Разделе 4.5.

Российский маршрут в обход Каспия также имеет некоторые недостатки – в том числе, административные хлопоты и неформальные платежи. Некоторые заинтересованные стороны отметили, что решение пересечь Каспий на пароме или обойти его через территорию России в значительной степени зависит от стоимости и типа груза. Водители чувствовали себя



Трасса с двусторонним движением возле Баку без надлежащих стандартов для автомагистралей

в большей безопасности при перевозке ценных или срочных грузов на пароме, чем при передвижении по территории России. Также, некоторые грузы – такие как мясо, например – имеют ограничения на перемещение по России. Однако маршрут по территории России, похоже, использовался для порожних обратных рейсов. Еще одна жалоба касалась российской электронной системы взимания платы за проезд грузовиков (Платон). В 2019 году сбор составлял 2,20 рубля за км (0,034 доллара США) для грузовиков грузоподъемностью более 12 тонн. Система требует, чтобы водители покупали или арендовали бортовое устройство (встроенная система считывания OBU) на каждый грузовик для обработки электронных платежей.

Другой вопрос, который упоминается заинтересованными сторонами как в Грузии, так и в Азербайджане и других странах региона, – это визовый режим для водителей в Туркменистане. Несмотря на различные подписанные соглашения – в частности,

между Туркменистаном и Азербайджаном, – этот вопрос, похоже, все еще не решен.

Тарифы на международные автомобильные перевозки в конце 2019 года находились в диапазоне от 1 до 1,3 доллара США за км на маршрутах с запада на восток и примерно 0,70 на маршрутах с востока на запад²¹. Транспортные компании в Азербайджане, Грузии и Казахстане жалуются на конкуренцию со стороны турецких грузовиков, груженых экспортными грузами из Турции, и предлагают очень низкие тарифы на обратные перевозки.

5.2.3. Логистические центры

Ни в Грузии, ни в Азербайджане нет достаточно крупных логистических центров, предлагающих склады класса А,²² а железнодорожные контейнерные терминалы малы по своим размерам и обрабатываемым объемам грузов. В связи с преодолением этого недостатка, у обеих

Таблица 6: Планы для логистических центров и свободных зон в Грузии и Азербайджане

	Проект	Инициатор	Площадь (га)	Специализация	Статус
Грузия	Свободная индустриальная зона Поти	Государственный-частный	300	Индустриальная Логистика	Начальное развитие
	Порт Анаклия	Частный	2000 (первоначальная стадия 400)	Индустриальная Логистика Финансовая Туризм	Приостановлено
	Аэропорт Кутаиси Логистический центр	Правительство	39	Региональная дистрибуция Воздушная грузоперевозка Контейнерный терминал	ТЭО завершены
	Логистический центр Кумиси	Правительство	43	Национальная дистрибуция Контейнерный терминал	ТЭО завершены
Азербайджан	Свободная экономическая зона Алат	Правительство	100	Стоянка грузового транспорта Международный логистический центр Внутренний логистический центр	ОРП сформирован, чтобы приступить к реализации 1-й фазы в 2020 году
	Логистический центр Абшерон	Частный	65	Дорожное хозяйство – от ЖД до автодороги Складское хранение	Начальное развитие

Источники: <https://potifreezone.ge>; <http://anakliadevelopment.com>; (Dornier Consulting, 2017); <https://portofbaku.com>; <http://www.absheronport.az>

²¹ Источник: www.della.eu

²² Классификация складов по категориям А, В и С широко применяется в сфере недвижимости, специализирующейся на логистике, хотя не существует международных стандартов, устанавливающих технические спецификации для этих категорий. Имеются руководства, принятые различными организациями. Для справки, основными критериями, используемыми во Франции, (Источник: <https://www.eol.fr/article-805-la-classification-des-entrepots.html>) являются: **Класс А:** (i) высота более 9,3 м; (ii) зона маневрирования глубже 35 метров; (iii) один док на 1000 м²; (iv) сопротивление заземления более 5 тонн на м²; и (v) система отопления и пожаротушения. **Класс В:** (i) высота более 7,5 м; (ii) зона маневрирования глубже 32 метров; (iii) один док на 1500 м²; (iv) сопротивление заземления более 3 тонн на м²; и (v) система пожаротушения. **Класс С:** те, которые ниже стандартов А или В.

стран имеются схемы для продвижения логистических и свободных зон. Большинство выявленных проектов либо находятся на ранних стадиях разработки, либо еще не запущены, что наглядно проиллюстрировано в следующей таблице. Очевидный слабый интерес частного сектора к инвестированию в некоторые финансируемые правительством логистические парки может отражать озабоченность по поводу их размера, местоположения или предлагаемой бизнес-модели.

5.2.4. Контейнеризация

Хотя большая часть грузов из КНР в Центральную Азию контейнеризируется и перевозится по железной дороге, большая часть негабаритных грузов из Европы и Турции в Центральную Азию перевозится в грузовиках. Около 70 000 ДФЭ, перевезенных АО «Грузинская железная дорога» в 2019 году, составляют примерно половину грузов, обработанных за тот же год в одном лишь Алтынке. Большинство контейнерных поездов в Поти или Батуми направляются в Тбилиси, Ереван или Баку, и очень немногие контейнеры отправляются за пределы Азербайджана в Среднюю Азию. Действительно, последний доступный показатель контейнерооборота в Актау составлял 14 300 ДФЭ, в Аляте – 35 100, а в Туркменбаши – около 19 000. Невозможно определить, сколько из них принадлежало грузоотправителям или судоходным компаниям.

Большинство опрошенных представителей заинтересованных сторон заявили о том, что судоходные линии не желают пускать контейнеры внутрь страны за пределами Баку, и что обычной практикой в портах Поти и Батуми является разгрузка контейнеров и погрузка в вагоны или покрытые непромокаемым брезентом грузовики для дальнейшей транспортировки.

Имеется обоснование перегрузки тяжелых и малоценных товаров из контейнеров в железнодорожные вагоны, когда транспортные расходы на тонну/км являются критическими, поскольку (i) в железнодорожные вагоны (до 60 тонн) может быть загружен больший тоннаж, нежели в грузовые автомобили (максимальная полезная нагрузка которых составляет около 22 тонн); (ii) полезная нагрузка не включает тару контейнеров (2,2 тонны на ДФЭ, 3,7 тонны на СФЭ); и (iii) экономия на транспортных расходах на тонну/км компенсирует дополнительные затраты на погрузочно-разгрузочные работы.

Однако перевозка контейнерами по железной дороге на расстояния в пределах 900-1000 км – как в случае перевозок из Поти/Батуми в Баку/Алат – рекомендуется с учетом соображений эффективности и охраны окружающей среды в большинстве перевалочных портов. Дальнейшее изучение логистической практики на маршруте Черное море – Каспий может определить,

Вставка 8: Затраты на неконтейнеризированные перевозки из Поти в Баку

Заинтересованные стороны отмечают, что лишь небольшое количество контейнеров перемещается из портов Черного моря внутрь страны – в Баку и далее.

Согласно тарифам АО «Грузинская железная дорога» на 2019 год, стоимость перевозки 40-футового контейнера по железной дороге составляет 1000 долларов США. Эта ставка относительно высока по сравнению с другими коридорами (более одного доллара США за км).

Стоимость перевозки сорокафутового контейнера по железной дороге составляет 1000 долларов США. Стоимость автопоезда по этому же маршруту составляет 1200 долларов США. Стоимость разгрузки контейнера в Поти и загрузки на грузовик оценивается в пределах от 150 до 250 долларов США – если груз на поддонах, и до 500 долларов США – если он не на поддонах. Если предположить, что все содержимое контейнера можно загрузить в один грузовик, стоимость перевозки, в лучшем случае, возрастет до 1350 долларов США, а в худшем – до 1700 долларов США.

Источник: Интервью с заинтересованными сторонами в порту Поти.

где именно существуют барьеры и препятствия, как их можно устранить, а также предложить возможности для организации более эффективных интермодальных потоков. Поэтому Среднему коридору важно улучшать свои коммерческие, технические и физические возможности для конкурентоспособной обработки контейнерных перевозок.

5.2.5. Анализ SWOT

На Рисунке 17 в формате SWOT суммированы основные результаты для средиземноморского/черноморского коридора.

5.3. Коридор Аравийское море – Иран (ЦАРЭС 3а, b и 6а, b)

5.3.1. Железнодорожные перевозки

Иран обеспечивает кратчайший путь в глубоководные порты для Туркменистана, Узбекистана и Афганистана. Железнодорожная сеть Ирана соединяется с Турцией, Туркменистаном и Пакистаном, однако там отсутствует связующее звено с основной сетью Азербайджана.²³

Серахс/Сарахс и Акяйла/Инчеборон – это два главных международных железнодорожных пункта пересечения границы между Ираном и Туркменистаном. Пограничный переход Серахс/Сарахс, который начал функционировать в 1996 году, является основным

²³ Компания «Российские железные дороги» (РЖД) приступила к мультимодальным перевозкам из мумбайского порта Нава-Шева в Европу через порт Бендер-Аббас и территорию Азербайджана.

Рисунок 17: SWOT: Средиземноморский и Черноморский коридор

Сильные стороны	Слабые стороны
<ol style="list-style-type: none"> 1. Платформа маркетинга и продвижения (TITR/TMTM) работает. 2. Модернизированная инфраструктура каспийских портов. 3. Соединение БТК с Турцией и Европой. 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Коридор привлекателен для ограниченного круга стран Юго-Восточной Европы и Турции. 2. Нерешенные проблемы с пересечением Каспия. 3. Типичная отправка из Центральной Азии в ЕС будет включать перемещение через 4 таможенные территории вместо 2 при использовании маршрута через ЕАЭС. 4. Узкие места и пробелы в железнодорожной и автодорожной инфраструктуре Закавказья. 5. Малые объемы использования контейнеров в коридоре. 6. Нерешенные проблемы пропускной способности и железнодорожного доступа в портах Грузии.
Возможности	Угрозы
<ol style="list-style-type: none"> 1. Открытость стран Кавказа и соответствие стандартам ЕС. 2. Выявлено большинство узких мест в инфраструктуре, и проекты находятся на стадии разработки. 3. Стамбульский канал (Kanal Istanbul) может со временем открыть новые возможности для портов Черного моря. 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Привлекательность коридора, подкрепленная стимулами, может уменьшиться после их устранения. 2. Инвестиционные решения отвлекаются на менее производительные проекты 3. Улучшение коридора Тегеран-Стамбул и снятие санкций с Ирана.

SWOT = слабые и сильные стороны, возможности и угрозы

Источник: Консультанты

железнодорожным сообщением между странами СНГ и Ираном и основным доступом к иранским портам в Персидском заливе. До введения санкций около 85% железнодорожных транзитных перевозок через Исламскую Республику Иран осуществлялись именно через пограничную станцию Серахс.²⁴

Организованная в обеих странах смена четырехосных систем является основным способом смены колеи с 1435 мм в Иране на 1520 мм в Туркменистане. Возможности смены тележек шасси в обеих странах не сбалансированы, поскольку в Туркменистане их меньше. Более того, на границе нет инфраструктуры для перевалки контейнеров – таким образом, границу пересекают лишь незначительные объемы контейнерных грузов.

В направлении Афганистана в настоящее время завершается строительство железнодорожной ветки для сообщения между Хаф (Иран) и Гератом (Афганистан). Теоретически, также возможно сообщение с Ираном через Туркменистан по трансграничной ветке между Серхетабатом (Туркменистан) и Торгунди (Афганистан), а также по новой железнодорожной линии между

Атамыратом (Туркменистан) в Туркменистане и Акиной, которая была открыта в 2016 году и, в конечном итоге, соединяется с Узбекистаном и Таджикистаном. Однако движение через Туркменистан означает необходимость смены колеи на границе. Перевозка грузов поездом из Ирана в Афганистан и далее станет более привлекательной после завершения строительства железной дороги до Герата.

Несмотря на все еще существующий разрыв между железнодорожными сетями Ирана и Азербайджана, компания «Российские железные дороги» (РЖД) приступила к мультимодальным перевозкам из мумбайского порта Нава-Шева в Европу через порт Бендер-Аббас и территорию Азербайджана.

До введения санкций Бендер-Аббас²⁵ был предпочтительным перевалочным портом для Узбекистана. В настоящее время значительно сократилось использование иранских портов для большинства грузов в Центральной Азии, за исключением Афганистана, который активно использует иранские порты – в частности, Чабахар, пользующийся некоторыми исключениями из введенных США санкций.

²⁴ Источник: ЭСКАТО ООН 2018

²⁵ Иран является объектом различных санкций, введенных США, ЕС и другими странами. В результате большинство международных судоходных рейсов избегают захода в иранские порты, а значительная часть торговли осуществляется фидерными судами под флагом Ирана, заходящими в основные узлы – особенно, в Джабаль-Али в ОАЭ (см. Том II). Еще одно существенное препятствие для ведения бизнеса с Ираном – это исключение из международной платежной системы SWIFT.

Рисунок 18: SWOT: Коридор Аравийское море – Иран

Сильные стороны	Слабые стороны
<ol style="list-style-type: none"> 1. Кратчайший маршрут из портов Аравийского моря в Среднюю Азию. 2. Относительно хорошо работающий железнодорожный и автомобильный транспорт. 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Санкции против Ирана резко ограничивают использование коридора. 2. На железнодорожном переезде между Туркменистаном и Ираном нет объектов для контейнерной перегрузки и ограничена пропускная способность. 3. Отсутствует железнодорожное сообщение с Азербайджаном.
Возможности	Угрозы
<ol style="list-style-type: none"> 1. Отмена санкций может снова сделать Иран центральным игроком для торговли в/из Центральной Азии 2. Узкие места и неэффективность переносят транзитную торговлю с Афганистаном из Пакистана в Иран 3. Порт Чабахар, менее затронутый санкциями, превращается в основные ворота в Афганистан. 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Конфликт и нестабильность в Персидском заливе. 2. Длительный срок действия санкций еще больше подрывает экономику Ирана и влияет на обновление флота, модернизацию и техническое обслуживание инфраструктуры и т.д.

SWOT = слабые и сильные стороны, возможности и угрозы

Источник: Консультанты

5.3.2. Автомобильный транспорт

Несмотря на санкции, некоторые компании в странах Центральной Азии, не имеющих выхода к морю, все еще используют грузовой автотранспорт для импорта и экспорта через Бендер-Аббас. Транспортные расходы находятся в диапазоне от 1 до 1,20 долл. США/км, что недалеко от стандартных затрат в других коридорах Центральной Азии, хотя следует отметить, что иранские грузовые перевозчики пользуются одной из самых низких цен на дизельное топливо в мире – 0,02 долл. США за литр.

Иностранные транспортные компании отмечают, что в Иране с них взимают слишком большие квоты и дорожные сборы. Добавление дорожных сборов к тарифам на перевозку вытесняет их с рынка. Иранские дальнбойщики, напротив, активно работают за пределами своей страны – в Казахстане и даже в России. Иранские грузовики также повсеместно встречаются вдоль азербайджанского коридора Север-Юг – в направлении Баку или транзитом в Россию.

5.3.3. Анализ SWOT

На Рисунке 18 в формате SWOT представлены основные результаты по коридору Аравийское море-Иран.

5.4. Коридор Аравийское море – Пакистан (ЦАРЭС 5 и 6)

5.4.1. Железнодорожный транспорт

Основным грузовым коридором пакистанской железной дороги (PR) является магистраль ML1, которая простирается на 1872 километра – от Карачи до Лахора, Исламабада и Пешавара. Ветка от Карачи до Лахора – двухпутная (две колеи), с расчетной скоростью

движения 120 км/ч (грузовые перевозки) и нагрузкой на ось 23 тонны. За Лахором ветка представляет собой однопутную линию с расчетной скоростью движения 95 км/ч и нагрузкой на ось 23 тонны. Скорость движения на большей части остальной сети составляет 95 км/ч с нагрузкой на ось 23 тонны; некоторые ответвления имеют более низкие скорости и нагрузку на ось 18 тонн.

ML2 также является магистралью Север-Юг на западе от ML1, но в настоящее время она не функционирует.

ML3 идет на запад от Рори до Кветты, где разделяется с одной веткой до Чамана на афганской границе, и другой – до Тафтана на иранской границе. Ее использование для перевозки грузов весьма ограничено.

Доля рынка железнодорожных грузоперевозок составляла около 5% (в пересчете на тонно-километры) до тех пор, пока железнодорожный грузопоток почти не рухнул в 2011/2012 гг. Недавнее увеличение объемов железнодорожных грузоперевозок увеличило долю рынка железнодорожных перевозок примерно до 2%, поскольку основными перевозимыми товарами являются уголь и нефтепродукты (Министерство путей сообщения и железных дорог Пакистана, 2019 г.).

Большинство контейнерных поездов направляется к различным наземным контейнерным терминалам (НКТ), расположенным недалеко от Лахора, а обратный путь обычно длится 24 часа. В среднем, трафик составляет один контейнерный поезд в день из портов Карачи и два/три поезда в день из Касима.

Типичная длина поезда составляет 30 вагонов вместимостью 60 ДФЭ. Однако в настоящее время максимально допустимая полезная нагрузка на поезд составляет 1000 тонн для ML1 и 800 тонн для ML2. Планируется довести допустимую грузоподъемность до

2400 тонн – то есть до 40 вагонов грузоподъемностью 60 тонн.²⁶

Железные дороги мало используются для транзитной торговли с Афганистаном. Одна из причин заключается в том, что большая часть трафика, связанного с Афганистаном, разгружается в портах Карачи, а не в Касиме, в которых имеется менее хорошее железнодорожное сообщение (как обсуждается ниже).

Низкая производительность и ограниченные стандарты обслуживания снижают привлекательность железнодорожного транспорта для грузоотправителей. Следует отметить, что, по мнению заинтересованных сторон, одной из причин, препятствующих развитию рынка железнодорожных грузоперевозок, является недостаточное соблюдение ограничений на максимальную нагрузку для автомобильного транспорта.²⁷

Прямой доступ к железной дороге имеет только один из трех контейнерных терминалов в порту Карачи, PICT, а также порт Касим. Имеются пробелы в инфраструктуре (около 3,7 км) для прямого сообщения терминала KICT с железной дорогой. Касательно терминала SAPT, железнодорожное сообщение предусматривается только на втором этапе (Фаза 2), хотя PR подталкивает оператора терминала к тому, чтобы она была построена раньше.

Таким образом, для того, чтобы преодолеть трудности и ограничения для передвижения грузовых автомобилей по всему городу к порту,²⁸ руководство PR предложило перевозку контейнеров по железной дороге из терминалов портов Карачи и Касим на сортировочную станцию в Пипри, где PR владеет 2000 акрами (около 800 га) земли, доступной для железнодорожных перевозок, а также для логистики и промышленной застройки. Они планируют, что контейнеры будут циркулировать между портовыми терминалами по железной дороге в Пипри, откуда либо будет продолжаться перевозка по железной дороге вглубь страны, либо будут производиться перегрузка грузов на грузовые автомобили для распределения в районе Карачи и перевозки на более короткие расстояния. Замысел заключается в том, что проект может быть разработан на контрактно-концессионной основе “строительство – эксплуатация – передача” (BOT). Предлагаемая операция вдохновлена примером коридора Аламеда в Лос-Анджелесе. Различные заинтересованные представители порта и частного сектора выразили консультантам свои сомнения в целесообразности этого проекта в силу целого ряда причин: существующая плохая железнодорожная инфраструктура через Карачи и неурегулированные пробелы и правовые притязания, а также слишком короткое расстояние – в частности, от Касима – для того, чтобы челночные поезда и перевалка были экономичным вариантом.



Железнодорожная инфраструктура в Карачи

²⁶ Источник: Интервью с Министерством железных дорог.

²⁷ Во время визита консультантов в январе 2020 года сектор автоперевозок выразил коллективный протест против введения государством более строгих мер контроля за соблюдением нагрузки. По мнению некоторых заинтересованных сторон, после ужесточения контроля увеличилось пользование железнодорожными перевозками.

²⁸ Муниципальная корпорация Карачи ограничивала движение грузовых автомобилей на некоторых подъездных путях к портовым терминалам в дневное время, однако на момент посещения объекта соблюдение ограничений было далеко не повсеместным.

Руководство PR либерализовало и предложило железнодорожный доступ частным операторам в 2011 году. Однако, по словам опрошенных представителей частных заинтересованных сторон, все еще сохраняется слишком много неопределенных правовых областей, которые отпугивают частных операторов (например, ответственность в случае ущерба, вызванного состоянием пути). PR в настоящее время работает над реализацией Стратегического плана железных дорог Пакистана с целью модернизации своего бизнеса.

В рамках инициативы КПЭК PR предусматривает модернизацию ML1 следующим образом:²⁹

- (i) От текущей пропускной способности в 34 поезда в день (пассажиры + груз) до 170 поездов в день
- (ii) От текущей вместимости поездов с полезной нагрузкой 1000 тонн до полезной нагрузки до 2400 тонн на поезд (40 вагонов с полезной нагрузкой 60 тонн).
- (iii) От текущей нагрузки на ось от 22 до 25 тонн на каждый вагон.

Тем не менее, на момент составления этого отчета в феврале 2020 года окончательное соглашение о финансировании еще не было достигнуто.

Другие планы Правительства:

- (i) Для ML3 было составлено технико-экономическое обоснование для реконструкции линии в рамках ВОТ. Текущая максимальная полезная нагрузка на поезд составляет 800 тонн.
- (ii) Продление железной дороги от Пешавара до Джелалабада (Афганистан)
- (iii) Предусматривается новая железнодорожная линия, связывающая Кветту с портом Гвадар и далее с Гератом в Афганистане. Она будет включать в себя железные дороги и контейнерные площадки в Гвадаре. Технико-экономическое обоснование завершено, начат отвод земли и выделен бюджет для некоторых участков.

5.4.2. Автомобильный транспорт

Дорожная сеть в Пакистане демонстрирует множество ситуаций. По основным осям проложены платные автомагистрали с хорошими стандартами обслуживания. Однако водители грузовиков часто избегают пользования платными автомагистралями и продолжают пользоваться альтернативными дорогами без платы за проезд, причиняя им нежелательный ущерб.

Автопарк в Пакистане большей частью устарел и не соответствует международным стандартам. Профильным направлением деятельности является перегрузка,

а Правительство сталкивается с непреодолимым сопротивлением строгому соблюдению установленных правил.

Большая часть транзитных перевозок из портов Пакистана направляется в Афганистан, и лишь небольшая часть движется дальше в Таджикистан и другие страны Центральной Азии или в КНР.

Пакистан – так же, как и Афганистан, Таджикистан и КНР – подписал Конвенцию МДП, поэтому, теоретически, это должно способствовать транзитным перевозкам. Однако МДП в Пакистане была приведена в действие только в 2018 году и, таким образом, все еще находится на ранней стадии реализации. Кроме того, различные барьеры затрудняют беспрепятственное перемещение грузов.

Хотя Соглашение о транзитной торговле между Афганистаном и Пакистаном (АРТТА) действует с 2011 года, с самого его начала были проблемы, связанные с такими процессами, как чрезмерное время простоя, задержки в порту въезда, издержки, связанные с финансовыми гарантиями на транзитные грузовики, монопольные перевозки путем лицензирования ограниченного числа перевозчиков на таможенных складах или страховых гарантий на перевозку. Как показывает опыт, несмотря на МДП, пакистанские грузовики не будут выезжать за пределы Джелалабада, а афганские – за пределы Пешавара. Транзитные грузы подвергаются длительному контролю, поскольку воровство и контрабанда являются серьезной проблемой. Таким образом, обе страны предприняли усилия по созданию строгих протоколов безопасности для транзитного маршрута во избежание кражи или мелких хищений из транзитных контейнеров.

Проекты модернизации главных ПП с Афганистаном в Торхаме и Чамане находятся на стадии реализации при финансовой поддержке АБР. Также запланирована модернизация ППГ с Индией в Вагахе.

На транзитную перевозку грузов в Таджикистан через Афганистан влияют дополнительные проблемы:

- (i) Таможенная ИТ-система Пакистана на данный момент не принимает декларации с Таджикистаном в качестве конечного пункта назначения, хотя торговые соглашения позволяют это. Фактически это обязывает дублировать декларации – сначала для перевозок в Афганистан, а затем и в Таджикистан.
- (ii) Трудности для афганских водителей с получением визы в Таджикистан. Водители из Таджикистана и других стран Центральной Азии не хотят ездить в Афганистан.
- (iii) Безопасность и неформальные платежи являются распространенной проблемой в Афганистане.

²⁹ Со встречи с представителями Генеральной дирекции по планированию в Министерстве путей сообщения.

Транзитные перевозки грузов из портов Карачи в Центральную Азию (Кыргызстан или Казахстан) через КНР, теоретически, возможны и, с точки зрения времени транзита, привлекательны по сравнению с перевозкой грузов из портов Тихого океана. Однако в ходе консультаций с заинтересованными сторонами упоминаются огромные сложности, помимо тех, которые связаны с погодой и состоянием дороги на перевале Хунджераб, а именно: длительное время ожидания, изматывающие досмотры службами безопасности, необходимость перегрузки грузов на китайские грузовики в Кашгаре и обратно в Кыргызстане или Казахстане. Лишь немногие предприниматели активно пользуются этим маршрутом. Есть надежда на то, что полное внедрение процедур МДП облегчит перемещение грузов по этому маршруту.

Расходы на автомобильные перевозки транзитных грузов в Афганистан и за его пределы, по-видимому, выше, чем на внутренние перевозки грузов в коридоре Север-Юг Пакистана или в других коридорах, анализируемых в данном исследовании.

5.4.3. Контейнеризация

Контейнеры перемещаются по железной дороге и автомобильным транспортом из портов Карачи и Касим в Лахор, где существует несколько «сухих» портов, и в меньшей степени до Исламабада и Пешавара. Таким образом, чтобы стимулировать железнодорожные транзитные перевозки в Хайбер-Пахтунхва и далее в Афганистан, в январе 2020 года был открыт новый сухой порт в Азахеле. Он занимает 28 акров и расположен примерно в 20 километрах к востоку от Пешавара. Также будет построен сухой порт недалеко от Гавелиана.

В соответствии с соглашением о транзитных перевозках, 100% транзита в Афганистан составляют герметичные контейнеры. Однако широко распространены опасения по поводу потери и задержки возврата транзитных контейнеров по маршруту Пакистан-Афганистан. Несмотря на то, что некоторые из опрошенных

представителей заинтересованных сторон признали, что улучшение сроков обработки контейнеров делает 14-дневный льготный период достижимой целью, высокие первоначальные затраты – либо на депозиты, либо на приобретение невозвратных контейнеров – систематически увеличивают нагрузку на транзитные перевозки в Афганистан.

Вставка 9: Дополнительные расходы на ненадежную логистику из Карачи в Кабул

Обычно судоходные линии предоставляют 14-дневный льготный период для импортных контейнеров до взимания пени за задержание. Торговцы из Афганистана пока безуспешно лоббируют более длительный льготный период. Обычный штраф за задержание составляет 95-100 долларов США в день, а депозит в размере 2000 долларов США за ДФЭ или 4000 долларов США за СФЭ должен быть заранее выплачен судоходной линии.

Во избежание этого довольно часто грузоотправители используют невозвратные контейнеры. Стоимость подержанного контейнера оценивается в 1 000-1 200 долларов США за 20-футовый контейнер и 2 000 долларов США за 40-футовый контейнер.

Стоимость перевозки 40-футового контейнера из Карачи в Кабул на грузовиках составляет от 2800 до 3800 долларов США, без учета таможенных сборов, пошлин и обработки на терминалах.

Если контейнер не будет доставлен обратно в порт, импортер лишится депозитной гарантии в размере 2000-4000 долларов США за неспособность вернуть контейнер, что почти удвоит общую стоимость внутренних перевозок. Если грузоотправитель использует невозвращаемую коробку из вторых рук, к стоимости перевозки будет добавлено 2 000 долларов США – то есть, около 50-70% дополнительных расходов.

Источник: интервью консультантов с заинтересованными сторонами во время посещения объекта.

Таблица 7: Транспортные расходы на транзит в Пакистане и Афганистане

Маршрут	Тариф при полной загрузке 40-футового контейнера	\$/км	Источник
Карачи – Душанбе	4500-5000	1,87-2,08	Интервью с заинтересованными сторонами
Карачи – Лахор	1200-1800	1-1,5	PIFFA
Карачи – Бишкек	7000	1,9	PIFFA
Карачи – Кабул	2800-3800	1,7-2,3	PIFFA
Карачи – Кандагар	3500	3,67	ИМЭК 2018
Исламабад – Алматы	6000-6500	2,4-2,6	Интервью с заинтересованными сторонами
Кабул – Алматы	4200	2,10	Интервью с заинтересованными сторонами

ИМЭК = Измерение и мониторинг эффективности коридоров, PIFFA = Ассоциация международных экспедиторов Пакистана.

Источник: ИМЭК 2018, PIFFA и интервью с заинтересованными сторонами.

5.4.4. Логистика

В Пакистане сложилась двоякая ситуация в логистической сфере. С одной стороны, присутствуют многие международные игроки – в частности, в портовых терминалах, – предлагающие международные операционные стандарты и процедуры. Кроме того, хорошие логистические возможности и космополитизм характерны для старшего персонала и профессионалов, связанных с международной торговлей, не говоря уже о многих смелых предпринимателях.

Однако навыки и практика ухудшаются по мере того, как человек опускается на операционный уровень, а также среди множества малых и микро-предприятий, ориентированных на внутренний рынок.

Как описано в разделе «Порты», огромное количество частных интересов отдельных групп, сфер влияния и инерции в правительстве, частном секторе, профсоюзах и профессиональных корпорациях замедляют или напрямую препятствуют проведению столь необходимых реформ.

Правительство, похоже, осведомлено о ситуации, и им была разработана Национальная стратегия для сектора грузовых перевозок и логистики. Мы надеемся, что этой Стратегии удастся согласовать взгляды и интересы многих сторон, чтобы преодолеть многие проблемы.

5.4.5. Анализ SWOT

На Рисунке 19 в формате SWOT обобщены основные результаты по коридору Аравийское море-Пакистан.

5.5 Тихоокеанский-Транскитайский коридор (ЦАРЭС 1, 2, 5)

5.5.1. Железнодорожные перевозки

Основными китайскими воротами в Центральную Азию являются Ляньюньган и, в меньшей степени, Тяньцзинь. В 2014 году Правительство Казахстана подписало соглашение с властями Ляньюньгана об открытии железнодорожного терминала на территории морского порта, предназначенного для обработки и перевалки транзитных казахстанских товаров – как импортных, так и экспортных. Было создано совместное предприятие между портом Ляньюньган и Казахской национальной железной дорогой, и в порту была выделена территория для контейнерной площадки площадью 22 га с расчетной годовой пропускной способностью 410 000 ДФЭ (Pierce, 2014).

Главный железнодорожный коридор из китайских портов в Центральную Азию и Европу проходит через Цянь до Урумчи. Там железная дорога разделяется и проходит через два пункта пропуска на границе с Казахстаном: Алашанькоу/Достык и Хоргос/Алтынколь. Это составляет часть маршрутов CR Express West. Отдельная ветка ведет на юг к Кашгару, однако железнодорожного сообщения

Рисунок 19: SWOT: Коридор Аравийское море – Пакистан

Сильные стороны	Слабые стороны
<ol style="list-style-type: none"> 1. Хорошие логистические возможности и космополитизм компаний и специалистов, занимающихся международной торговлей. 2. Присутствие крупных международных игроков на рынке – особенно, в портовых терминалах – обеспечивающих хорошо структурированные процедуры. 3. Во многих коридорах улучшена дорожная инфраструктура. 4. Завершена разработка национальной политики в области грузовых перевозок и логистики. 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Сильная инерция на всех уровнях (правительство, заинтересованные круги, отраслевые лобби и союзы) задерживает столь необходимые реформы. 2. Неэффективные железные дороги из-за многих факторов (плохая инфраструктура, нехватка и моральный износ подвижного состава, управление). 3. Устаревание автопарка; несоблюдение международных стандартов. 4. Высокие издержки, задержки и ограниченная надежность для транзитной торговли с Афганистаном. 5. Препятствия различного типа делают транзитные перевозки в Центральную Азию через Афганистан или КНР все еще слишком сложными.
Возможности	Угрозы
<ol style="list-style-type: none"> 1. Усовершенствованные рамки регионального сотрудничества способствуют торговым потокам между Северным и Южным регионами. 2. Политическая стабильность и безопасность в Афганистане благоприятствуют торговым путям в Центральную Азию. 3. Полное внедрение практики МДП в Афганистане, Пакистане и КНР. 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Региональная и внутренняя нестабильность и безопасность. 2. Транзитная торговля из Афганистана переходит в Иран. 3. Задолженность страны и распределение государственных ресурсов для крупных, но менее продуктивных проектов.

SWOT = слабые и сильные стороны, возможности и угрозы

Источник: Консультанты

с Кыргызстаном, Таджикистаном или Пакистаном до сих пор не существует. Новое железнодорожное сообщение Узбекистан-Кыргызстан-КНР через Кашгар обсуждается на протяжении многих лет и образует один из обозначенных железнодорожных коридоров ЦАРЭС.³⁰ К сожалению, до сих пор еще не принято согласованное решение между правительствами заинтересованных стран о маршруте (северном или южном). Географические особенности ставят перед этим проектом серьезные проблемы инженерного и финансового характера. Железнодорожное сообщение с Пакистаном, Таджикистаном и Афганистаном также относится к железнодорожным коридорам ЦАРЭС. Со своей стороны, ветка, начинающаяся в Цзинине, идет на север в Монголию через контрольно-пропускной пункт Эрэнхот/Замын Ууд.

Следует отметить, что значительная часть контейнерных поездов из КНР в Центральную Азию и Европу отправляется не из портов Тихого океана, а из промышленных и коммерческих кластеров во внутреннем Китае – таких как Чунцин, Чэнду, Иву и т.д.

Поскольку Китайские железные дороги работают на стандартной ширине колеи 1435 мм, а в Казахстане и Монголии используется колея шириной 1520 мм, во всех вышеупомянутых пунктах пропуска имеются объекты для смены колеи. КНР и страны СНГ являются членами ОСЖД и применяют накладную СМГС для международных грузовых перевозок, что упрощает процедуры трансграничного сообщения.

Китайские железные дороги в последние годы развивают интермодальные перевозки – в частности, коридоры Восток-Запад – отчасти для того, чтобы компенсировать сокращение других внутренних перевозок, таких как перевозки угля. При этом, в КНР все еще существуют некоторые проблемы и узкие места, которые могут препятствовать дальнейшему развитию железнодорожных перевозок в Центральную Азию и за ее пределы. Вот некоторые из этих проблем: все еще мало интермодальных узлов, плохое железнодорожное сообщение в некоторых портах и неразвитые контейнерные железнодорожные системы – все это в сравнении с размерами и амбициями в отношении мультимодальных железнодорожных маршрутов Восток-Запад. Кроме того, некоторые части сети сталкиваются с проблемами перегрузки, а также с плохой инфраструктурой – особенно, в центральных и западных провинциях. (П. Букский, 2020)

Достык/Алашанькоу

Пункт пропуска Достык/Алашанькоу открыт с июля 1991 года, а международные железнодорожные грузовые перевозки через него начались в 1992 году. Он представляет возможность для замены тележек, перевалки сыпучих материалов и перегрузки контейнеров.

Количество контейнерных маршрутных поездов существенно возросло – с 14 в год в 2011 году до, в среднем, до 14 поездов в день в 2019 году. Значительную часть этого движения составляют поезда Китай-Европа. Среднее время смены оси составляет 4,5 часа. Перевалка на Достыке составляет 760 ДФЭ в сутки или около 275 000 ДФЭ в год. (см.: <http://kdts.kz/en/company/services/dostyk/>)

Несмотря на то, что новый комплекс Хоргос/Алтынколь был открыт в 2016 году, Достык/Алашанькоу остается самым загруженным железнодорожным пунктом пропуска между КНР и Казахстаном, поскольку он все еще обрабатывает большую часть неконтейнеризированных грузов.

Хоргос/Алтынколь

Комплекс Хоргос/Алтынколь находится в транснациональной особой экономической зоне, которая простирается по обе стороны границы. В то время как китайская сторона была быстро освоена, с казахской стороны особая экономическая зона “Хоргос – Восточные Ворота” все еще находится на ранних этапах развития.

Главная станция в Хоргосе (китайская сторона) включает в себя два маневровых склада, различные промышленные зоны и зоны технического обслуживания, а также два перегрузочных склада для контейнеров с козловыми кранами и один для смены тележек. Имеется место для размещения в будущем дополнительных перегрузочных модулей.

Со стороны Казахстана комплекс состоит из станции Алтынколь, занимающей территорию площадью более 200 га и простирающейся на 7 км в длину, включая маневровые участки. В настоящее время в Алтынколе имеется один терминал для перевалки контейнеров и другие объекты для перевалки навалочных и других грузов.

Железнодорожная ветка из Алтынколя ведет к сухому порту “Хоргос – Восточные Ворота”, который находится на расстоянии около 7,5 км, в пределах территории, примыкающей к ОЭЗ. Сухой порт имеет еще один контейнерный перегрузочный терминал с ежедневной пропускной способностью 1200-1400 ДФЭ и контейнерный склад вместимостью 18 000 ДФЭ. Таким образом, Алтынколь имеет возможность обрабатывать более 500 000 ДФЭ с использованием существующей инфраструктуры.

В настоящее время комплекс обслуживает в сутки, в среднем, 12-15 составов из КНР и 6-8 составов из Казахстана. Общий грузооборот на казахстанской стороне в 2019 году составил 2,7 млн тонн и 140 тыс. ДФЭ. Целевой показатель на 2020 год – перевалка 5 миллионов тонн грузов.

³⁰ См.: Выделенные железнодорожные коридоры ЦАРЭС по ссылке https://www.carecprogram.org/?page_id=6798



Железнодорожные перегрузочные операции на терминале шлюза Хоргос

Распределение входящего трафика, обработанного в Алтынколе в 2019 году, составляло: 52% в направлении стран Центральной Азии; 39,5% транзитом в Европу (по маршруту Казахстан-РФ); 3,1% в направлении Аравийского моря (т.е., в Иран); 2,7% в направлении “Среднего коридора” через Каспийское море; 1,5% в направлении России; и 1,2% в направлении Афганистана. (Источник: Станция КТЖ Алтынколь)³¹

Эренхот/Замын-Ууд

Со своей стороны, комплекс Эренхот/Замын Ууд является единственным железнодорожным звеном между КНР и Монголией. За последние несколько лет объемы перевозок через границу выросли до 16,7 млн тонн грузов, зарегистрированных в 2016 году. Пропускная способность в Замын-Ууде составляет 420 вагонов в сутки.

В дополнение к перевалке из одних железнодорожных вагонов в другие, перегрузка с автомобилями на поезде является вторым по значимости видом деятельности в пограничном пункте Эренхот/Замын-Ууд, поскольку значительная часть грузов перегружается с поездов на грузовики для продолжения следования в другие пункты назначения вблизи границы или даже до Улан-Батора, находящегося на расстоянии 700 км (ЭСКАТО ООН, 2018 г.); ИМЭК 2018 г.

Официальные тарифы на железнодорожные перевозки не всегда прозрачны. Похоже, что они отдают предпочтение операторам, осуществляющим перевозки в больших объемах и на большие расстояния – например, из Китая в Европу. Кроме того, известно, что железная дорога Китай-Европа субсидируется различными китайскими структурами. По оценкам различных исследований, субсидии могут составлять до 50% транспортных расходов с китайской стороны (ЕАБР, 2019), (П. Букский, 2020). Центральные китайские власти объявили о готовности постепенно снижать скидки и, в конечном итоге, отменить их полностью, после того как спрос будет консолидирован, а производительность и время транзита могут быть дополнительно сокращены, хотя субсидии могут поддерживаться провинциальными и другими субнациональными организациями.

5.5.2. Автомобильные перевозки

Узбекистан и Казахстан являются основными игроками в сфере международных автомобильных перевозок в этом коридоре. Гармонизированные стандарты применяются в соответствии с Минской конвенцией 1999 года, хотя Казахстан попросил предоставить ему исключение, ограничивающее ММБ для 5-осных прицепов до 36 тонн. Более того, члены Таможенного союза ЕАЭС пользуются отменой транспортных квот, хотя каботаж пока еще не разрешен.

³¹ Source: KTZ Altynkol Station.

Вставка 10: Время пересечения границы в дополнение ко времени перевалки грузов между разными колеями

Следует подчеркнуть, что, несмотря на усовершенствованные средства, которые позволили сократить время, необходимое для перевалки грузов между разными колеями, как показано ниже – общее время, необходимое для пересечения границы, остается очень высоким..

Измерение перегрузки по общему времени пересечения границы

Количество часов для перегрузки при смене колеи (контейнерные перевозки)	Время, необходимое для пересечения границы согласно ИМЭК 2018	
Достык / Алашанькоу: 4,5	Достык входящий: 61,0	Алашанькоу исходящий: 21,9
	Достык исходящий: п.а.	Алашанькоу входящий: п.а.
Хоргос / Алтынколь: 2	Алтынколь входящий: 39,6	Хоргос исходящий: 10,9
	Алтынколь исходящий: п.а.	Хоргос входящий: п.а.
Эренхот / Замын Ууд: п.а.	Замын Ууд входящий: 22,9	Эренхот исходящий: 11,9
	Замын Ууд исходящий: 11,8	Эренхот входящий: 55,7

п.а. = данные отсутствуют

Хотя ИМЭК регистрирует пересечения любых типов поездов, а не только контейнерных поездов, которым может потребоваться больше времени для перевалки грузов из вагона в вагон, существенные различия во времени отражают другие недостатки – такие как доступность вагонов, ожидание на маневровых станциях, таможня и проверки, и т.д.

Источник: ОТЛК и ИМЭК 2018.

Вставка 11: Стоимость железнодорожных перевозок КНР-Европа по сравнению со стоимостью железнодорожных перевозок КНР-Центральная Азия

Несмотря на отсутствие прозрачности, имеются признаки того, что расходы на железнодорожные перевозки из КНР в страны Центральной Азии выше, чем расходы на железнодорожные перевозки в Европу. Как видно из приведенной ниже таблицы, эти различия выше при поставках в Узбекистан и Монголию.

Тарифы на железнодорожные перевозки по выбранным маршрутам (долл. США / км за СФЭ)



Эти различия могут отражать различные проблемы: (i) отсутствие эффекта масштаба из-за меньших объемов; (ii) более высокие железнодорожные тарифы на некоторых национальных железных дорогах (это может иметь место в случае с железными дорогами Узбекистана); (iii) более сильное влияние постоянных затрат (работы в терминалах, погрузка, документы и т.д.) для более коротких маршрутов; и (iv) железнодорожная политика КНР по субсидированию перевозок в Европу, но меньшая заинтересованность в поддержке внутренних перевозок в Центральную Азию.

Источники: ЕАБР 2019; Экспресс-тарифы КТЖ 2019; Интервью с заинтересованными сторонами.

На практике, большинство грузов, перевозимых из портов КНР, доходят до западной границы по железной дороге. Лишь некоторые товары местного производства перемещаются между СУАР и странами Центральной Азии на грузовиках. Несмотря на то, что все страны следуют МДП, иностранные грузовики, как правило, не въезжают на территорию КНР далее Урумчи или Кашгара из-за нормативных и операционных ограничений, поэтому им приходится осуществлять перегрузку в Урумчи, Кашгаре или Хоргосе. Соседние с Китаем страны применяют аналогичные ограничения – например, китайские грузовики не допускаются далее Алматы в Казахстане. Заинтересованные стороны жалуются на сроки ожидания на перевалочных объектах с китайской стороны. Время перегрузки в Хоргосе или Кашгаре составляет минимум один день.

Из-за несбалансированности потоков перевозка с востока на запад обходится дороже, нежели перевозка с запада на восток. Однако в некоторых источниках упоминаются довольно высокие затраты, которые могут отражать влияние сроков ожидания и других трений, когда товары имеют китайское происхождение.

Принявшие участие в консультациях представители заинтересованных сторон признают улучшения в сфере пересечения границ, хотя местами все еще сохраняются некоторые трудности и для скорейшего прохождения процедур требуются неофициальные платежи. Несмотря на эту положительную тенденцию, иногда вспыхивают проблемы на местах – как, например, это произошло на кыргызско-казахской границе в 2019 году.

Многие магистральные дороги, обслуживающие коридор Китай-Центральная Азия, были модернизированы, хотя все же следует отметить некоторые проблемы:

- (i) Многие новые участки имеют двойную проезжую часть и четыре полосы движения, но

- не соответствуют стандартам автомагистрали, поскольку не изолированы от окружающей среды, пересекают городские поселения и не имеют ограниченного количества перекрестков.
- (ii) Когда за проезд по новым участкам взимается плата, грузовики часто пользуются старой дорогой, чтобы избежать оплаты, даже если такая альтернативная дорога пересекает городские населенные пункты, создавая заторы и увеличивая риски дорожно-транспортных происшествий.³²
- (iii) Некоторые участки в отдаленных районах и при приближении к границам все еще находятся в плохом состоянии и имеют извилистые пути – как, например, дорога из Шымкента в Актау, дорога от города Оша до перевала Иркештам, перевал Торугарт, дорога от Душанбе до перевала Кульма. Путешествие по этим участкам может быть очень сложным, особенно зимой, сокращая количество операторов, желающих ими пользоваться, и увеличивая транспортные расходы. Кроме того, объекты ППГ в этих удаленных местах часто не отвечают требованиям, недоукомплектованы персоналом или работают по сокращенному графику, который иногда не совпадает с графиком работы с другой стороны.

Представители сектора автомобильных перевозок в Центральной Азии жалуются на конкуренцию со стороны турецких автоперевозчиков. Обычно они перемещают турецкий экспорт в Центральную Азию и могут предлагать привлекательные льготные тарифы для своих транзитных перевозок. Несмотря на то, что эти сделки непопулярны среди местных транспортных компаний, они приносят пользу производству и экспорту некоторых видов сельскохозяйственной продукции в Турцию и Европу. Однако турецкие грузовики, похоже, не играют существенной роли в растущих грузовых потоках из Китая в Центральную Азию и Европу.

Таблица 8: Стоимость автомобильных перевозок между Китайской Народной Республикой и Центральной Азией

Маршрут	Тариф при полной загрузке 40-футового контейнера или 20 тонн	\$/км
Ташкент – Хоргос	1 200	1,04
Хоргос – Ташкент	2 200	1,91
Ташкент – Кашгар	1 100-1 400	1,00-1,27
Алматы – Ташкент	1 500-2 000	1,8-2,5
Хоргос (китайская сторона) – Казахстан	-	1,42
Казахстан – Хоргос (китайская сторона)	-	1,29

NA = данные отсутствуют, КНР = Китайская Народная Республика.

Источники: ИМЭК 2018; ЕАБР 2019; Экспресс-тарифы КТЖ за 2019 год; Железнодорожные тарифы Грузии за 2019 год, тарифы ОТЛК за 2019 год, интервью с заинтересованными сторонами и www.della.eu

³² Доказательства этого были обнаружены в ходе выездной работы консультантов, когда было замечено несколько грузовиков, ехавших по новой платной автострате Алматы-Хоргос, в то время как многие другие грузовики ехали по старой бесплатной дороге.

5.5.3. Интермодальные и логистические центры

Интермодальные железнодорожные терминалы в Центральной Азии все еще относительно невелики по размеру и пропускной способности по сравнению с отобранными терминалами в Западной Европе или других развитых странах. Типичная пропускная способность крупного интермодального терминала в Ташкенте или Алматы составляет 1-3 поезда в сутки/20 000/30 000 ДФЭ в год,³³ в то время как типичная инфраструктура в Западной Европе может обрабатывать не менее 6 поездов в день и 100 000 ящиков в год, как показано в Таблице 9.

Более того, большинство железнодорожных терминалов в Центральной Азии имеют зоны погрузки/разгрузки, протяженность которых меньше длины обычного маршрутного поезда, что подразумевает необходимость осуществления дорогостоящих и трудоемких операций по разделению составов и маневрированию. Расширение этих зон затруднено, поскольку они часто окружены застроенными участками.

Общей особенностью современной логистики в Казахстане и Узбекистане является доставка отдельных вагонов на производственные предприятия и склады. Это было унаследовано с тех времен, когда железные дороги являлись стандартным видом транспорта в большинстве республик бывшего Советского Союза. Для доставки вагонов “от двери до двери” требуются дорогостоящие и трудоемкие маневровые работы, а также обширная железнодорожная инфраструктура – такая как подъездные пути, ветки, сигнальные системы и железнодорожные переезды, которые необходимо поддерживать в соответствии с требуемыми эксплуатационными стандартами, обычно устанавливаемыми железнодорожными управлениями, даже если они находятся в частной собственности. Также должен быть доступен маневровый персонал и

локомотивы. Риск повреждения, крушения, несчастных случаев или задержек добавляет сложности. Компании и железные дороги, как правило, избегают этого сложного и обычно затратного метода, и используют грузовики для доставки “последней мили” с железнодорожных терминалов, за исключением случаев перемещения значительных объемов – например, автомобильных заводов, химических заводов, сталелитейных заводов, зернохранилищ/мельниц и т.д.

Планировка некоторых промышленных и логистических зон отражает эту практику, поскольку ветки и ответвления проникают в промышленные зоны, а размер и форма участков соответствуют им. Однако современные логистические склады имеют прямоугольную форму, поэтому они могут максимально увеличивать количество погрузочных причалов, а также организовывать свою внутреннюю планировку со стеллажами, экспедиционными и приемными зонами. Унаследованные промышленные планировки несовместимы с типичной сеточной структурой современных логистических парков.³⁴

Алматы и Ташкент – две основные агломерации и деловые центры в Центральной Азии – создали несколько новых логистических парков, включающих в себя склады класса А, контейнерные терминалы и грузовые центры. Некоторые подвижки в частном секторе также наблюдаются в Нур-Султане. В Бишкеке и Душанбе таких структурированных логистических зон пока нет. Вероятно, что частный сектор продолжит разрабатывать новые логистические и интермодальные проекты с более эффективной/менее ограниченной планировкой, включая некоторые склады класса А. Опять же, в этом направлении в регионе лидируют Казахстан и, в меньшей степени, Узбекистан, хотя некоторые исследования предупреждают о рисках избытка предложения, связанных со зрелостью рынка (Всемирный банк, 2013 г.).³⁵

Таблица 9: Пропускная способность на эталоне интермодальных терминалов в Европе

	Кол-во поездов в день	Объемы	Ед. изм.
Дельта 3 (Франция)	15	200 000	ТС
Нюрнберг (Германия)		480 000	ДФЭ
Людвигсхафен (Германия)	38	300 000	УТИ
Верона (Италия)	38		
Болонья (Италия)	28		
Новара (Италия)		165 000	УТИ
Порт Барселоны (Испания)		260 000	ДФЭ

Источники: Delta 3. <http://www.delta-3.com/>; Bayernhafen. <https://www.bayernhafen.de/hafen/nuernberg/>; Contargo. <https://www.contargo.net/en/terminals/ludwigshafen/>; Interporto Bologna S.p.A. <https://www.interporto.it/>; Interporto Quadrante Europa. <https://www.quadranteeuropa.it/>; CIM S.p.A. Interporto di Novara. <https://www.cimspa.it/>; Port de Barcelona. <http://www.portdebarcelona.cat/en>

³³ Источники: Интервью в ходе посещения объектов и ITF 2019.

³⁴ Во время посещения Консультантами железнодорожных путей рядом со складами в некоторых местах казалось, что они простаивали в течение длительного периода времени. Когда сообщалось о некоторой активности, она была минимальной, а связанные с ней склады использовались недостаточно.

³⁵ См. также: Улучшение и дальнейшее развитие логистической системы Казахстана. ВБ 2013 г.



Контейнерный терминал возле Алматы 1. Протяженность погрузочной пристани – около 300 метров



Контейнерный терминал возле Алматы 2. Протяженность погрузочной пристани – около 250 метров



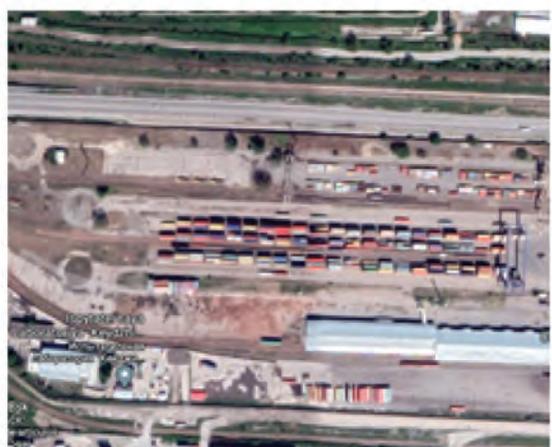
Damu Logistics (Алматы). Протяженность погрузочной пристани – около 400 метров



Ташкентский интермодальный терминал ULS. Протяженность погрузочной пристани – около 500 метров



Ташкентская грузовая станция Сергели. Протяженность погрузочной пристани – около 400 метров



Бишкекский контейнерный терминал. Протяженность погрузочной пристани – около 300 метров



Городская структура этой промышленной зоны в Ташкенте отражает планировку, ориентированную на выравнивание железнодорожных подъездных путей и веток.



Железнодорожные подъездные пути вдоль складов в логистическом парке в Ташкенте. Склады часто спроектированы для рельсовых путей – с одной стороны, и для грузовых автомобилей – с противоположной стороны.

Источник: Google Maps; ознакомительные поездки команды консультантов



Склад класса А в Ташкенте

Рисунок 20: SWOT: Тихоокеанский транскитайский коридор

Сильные стороны	Слабые стороны
<ol style="list-style-type: none"> 1. Хорошо развитые контейнерные рельсовые соединения. 2. Улучшенные объекты в местах пересечения границы между КНР и Казахстаном по железной дороге с возможностью обеспечения дополнительной пропускной способности. 3. Относительно хорошие логистические возможности и инфраструктура – особенно, в Узбекистане и Казахстане. 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Несмотря на улучшенную инфраструктуру, для прохождения ПП все еще требуется много времени. 2. Узкие места в инфраструктуре на дорогах – в частности, на горных дорогах, соединяющих Кыргызстан/КНР и Таджикистан/КНР. 3. Механизмы управления не всегда способствуют созданию открытых, справедливых и прозрачных условий для частного сектора.
Возможности	Угрозы
<ol style="list-style-type: none"> 1. Повышение открытости и сотрудничества между странами, снижение существующих барьеров для свободного передвижения между странами. 2. Начавшееся развитие логистических центров и контейнерных объектов в соответствии с международными стандартами. 3. Развитие железнодорожной и автодорожной инфраструктуры от Узбекистана до КНР через Кыргызстан откроет новый торговый коридор. 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Сосредоточение внимания на маршрутных поездах Китай-Европа может негативно повлиять на грузовые потоки в страны Центральной Азии и из них (дефицит пропускной способности, более высокие транспортные расходы, меньший приоритет при распределении железнодорожных мест и т.д.). 2. Воздействие сокращения или отмены субсидий на спрос на железнодорожные перевозки.

SWOT = слабые и сильные стороны, возможности и угрозы

Источник: Консультанты

5.5.4. Анализ SWOT

На Рисунке 20 в формате SWOT обобщены основные результаты по Тихоокеанскому-Транскитайскому коридору.

5.6. Тихоокеанский-Транссибирский коридор (ЦАРЭС 3, 4)

5.6.1. Железнодорожные перевозки

Железнодорожный доступ в Центральную Азию из российских портов на Дальнем Востоке обеспечивается Транссибирской магистралью, а также Байкало-Амурской железнодорожной магистралью. Это – надежная инфраструктура с ограниченными узкими местами и заторами. Транссибирский коридор считается более надежным вариантом, чем КНР, для сообщения с Южной Кореей и Японией.³⁶

ОАО «Российские железные дороги» (РЖД) последовательно наращивают контейнерные перевозки, перевезя более 4,4 млн контейнеров в 2018 году, что на 50% больше, чем в 2012 году. Контейнерные поезда в России имеют большую пропускную способность, чем Китайские железные дороги (около 60 СФЭ на поезд в России, против примерно 40 СФЭ в КНР), что дает конкурентное преимущество. Тарифы на международные железнодорожные перевозки более прозрачны и, похоже, не субсидируются напрямую.

В результате существования во времена СССР единой интегрированной сети, сети России и Казахстана связаны между собой более чем в десятке мест и пересечение границ относительно упрощено благодаря тому, что используются одни и те же колеи, применяются одинаковые стандарты ОСЖД и СМГС, и обе страны являются членами ЕАЭС. Дальнейшее пересечение границ по пути из Казахстана в Узбекистан и Кыргызстан не представляет никаких технически серьезных проблем, хотя опрошенные в ходе консультаций представители заинтересованных сторон упоминают о задержках, связанных с отсутствием оборудования, ограничениями движения и расписанием.

Транссибирский коридор жизненно важен для некоторых стран Центральной Азии – таких как Узбекистан, который ведет активную торговлю с Южной Кореей – с объемами до 2 млн тонн и стоимостью 3,2 млрд долл. США.³⁷ Основной движущей силой являются автомобильные комплектующие, поставляемые из Южной Кореи на завод GM в Асаке в Ферганской долине, который производит, в среднем, 250 000 автомобилей в год. Только лишь этот трафик включает в себя около 2000 контейнеров в год, что эквивалентно одному поезду в неделю. В период с 2009 по 2018 годы отправляемый через Находку экспорт из Узбекистана составлял 10-20% от общего объема и состоял, в основном, из зерна, продуктов помола, черных металлов, химикатов и удобрений.

³⁶ Это мнение было высказано несколькими заинтересованными сторонами из частного сектора во время посещения консультантами объектов.

³⁷ Источник: Интервью с Министерством инвестиций и внешней торговли.

Однако из-за большого расстояния транспортные расходы в этом коридоре высоки. Средняя стоимость перевозки 40-футового контейнера из Южной Кореи в Асаку составляет около 5 000-5 200 долларов США, а стоимость перевозки в Ташкент составляет 4 500-5 000 долларов США (в стоимость входит паромная перевозка грузов из Южной Кореи в порт Находка). Это равняется 0,55-0,6 доллара США/км для маршрута длиной более 8000 км от Находки. Для сравнения, стоимость перевозки из портов Японии или Южной Кореи в Варшаву, Гамбург или Роттердам составляет 4 700-5 000 долларов США, что эквивалентно около 4,3-4,5 доллара США за 1 км при перевозке грузов на расстояние 11 000 км.

Между Россией и Монголией нет изменения ширины колеи, и железные дороги также регулируются стандартами ОСЖД/SMGS. Грузопоток на этом пограничном переходе крайне несбалансирован,

и большая часть трафика идет в направлении из России в Монголию. В 2015 году в Монголию из России прибывало, в среднем, 150 вагонов в день. Приблизительно половину вагонов составлял импорт для Монголии, а вторая половина направлялась транзитом в КНР. Время пересечения границы в Сухэ-Баторе уменьшилось с 12 часов в 2014 и 2015 годах до 7,4 часов в 2018 году.³⁸

5.6.2. Автомобильные перевозки

Ни один из опрошенных представителей заинтересованных сторон не упомянул об автомобильном транспорте, который будет использоваться для перевозки грузов в/из российских дальневосточных портов в страны Центральной Азии.

5.6.3. Анализ SWOT

На Рисунке 21 в формате SWOT обобщены основные результаты по Тихоокеанско-Транссибирскому коридору.

Рисунок 21: SWOT: Тихоокеанско-Транссибирский коридор

Сильные стороны	Слабые стороны
<ol style="list-style-type: none"> 1. Прочные и надежные железные дороги. 2. Бесшовное железнодорожное сообщение (1520 мм, СМГС). 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Большие расстояния и затраты. 2. Автомобильные перевозки – нерентабельный вариант.
Возможности	Угрозы
<ol style="list-style-type: none"> 1. Дальнейшая интеграция в ЕАЭС дополнительно упрощает движение торговых потоков. 	<ol style="list-style-type: none"> 1. РЖД сосредоточено на движении поездов по маршруту Восток-Запад и не отдает приоритет менее крупным рынкам Центральной Азии (более высокие тарифы, меньший приоритет при планировании движения поездов и т.д.).

ЕАЭС = Евразийский экономический союз; СМГС = Соглашение о международном железнодорожном грузовом сообщении; SWOT = сильные и слабые стороны, возможности и угрозы

Источник: Консультанты

³⁸ Источник: ИМЭК 2018

6. Планы и проекты ЦАРЭС в отношении портов и логистики

6.1. Введение

Страны ЦАРЭС активно разрабатывают стратегии для включения себя в глобальные товарные потоки, определяя свои собственные планы и приоритеты. Ряд международных транспортных коридоров продвигался в странах ЦАРЭС в рамках многонациональных стратегий сотрудничества, которые упоминаются в Разделе 3.5 и включены в национальные планы по инфраструктуре и транспорту. Ниже представлен неполный список:

- (i) Экономический коридор Евразийский сухопутный мост (BRI).
- (ii) Экономический коридор Китай – Монголия – Россия (BRI).
- (iii) Экономический коридор Китай – Центральная Азия – Западная-Азия (BRI).
- (iv) Экономический коридор Китай – Пакистан (BRI).
- (v) Транскаспийский международный транспортный маршрут (TITR/TMTM).
- (vi) Коридор ТРАСЕКА: ЕС – Турция / Грузия – Центральная Азия.
- (vii) Коридор Ляпис-Лазули: Афганистан / Туркменистан – Азербайджан – Грузия / Турция – ЕС.
- (viii) Западный маршрут коридора Север-Юг: Россия – Азербайджан – Иран.
- (ix) Восточный маршрут коридора Север-Юг: Казахстан – Туркменистан – Иран.
- (x) Ашхабадское соглашение: Казахстан / Узбекистан – Туркменистан – Иран – Оман.
- (xi) Трансафганский транспортный коридор: Иран / Пакистан – Афганистан – Узбекистан / Таджикистан.

Предлагаемая инфраструктура в этих коридорах направлена на повышение эффективности на уже загруженных маршрутах или на заполнение недостающих звеньев между узлами. Однако довольно часто инфраструктурные проекты задумываются на основе подхода со стороны предложения, исходя из предположения о том, что повышение эффективности и производительности приведет к увеличению объемов и стимулированию экономического развития – в частности, в отсталых регионах. Иногда эти коридоры связаны с развитием новых объектов – таких как новые порты, новые городские центры и т.д. Кроме того, международные инфраструктурные проекты должны дополняться улучшением внутренних соединений. (ITF, 2019)³⁹

За последние 10-15 лет консультанты провели обширный обзор страновых планов и проектов в области портов, логистики и в смежных областях. Том III включает в себя сводку наиболее значимых из них по каждой стране.

6.2. Оценка проектов, представленных на заседаниях ККТС ЦАРЭС (2014-2019)

Координационный комитет транспортного сектора (ККТС) ЦАРЭС предоставляет платформу для презентации и обсуждения национальных планов в области транспорта и логистики с представителями соседних стран и партнерами по развитию. Консультанты проанализировали презентации стран на заседаниях ККТС с 2014 по 2019 год (включительно).

За этот период страны представили планы и проекты на общую сумму 44 251 млрд долларов США. Более половины составили автомобильные проекты, 38% – железнодорожные проекты, 7,65 – портовые проекты, и 3,2% – логистические проекты.

³⁹ Глобальная производственно-сбытовая цепочка и развитие фидерных производств как естественные результаты инвестиций в транспорт и логистику иногда рассматриваются как возможность, т.е. создание или расширение мощностей и возможностей в таких секторах экономики, как судостроение и производство локомотивов. Например, проект порта Туркменбаши включает в себя верфь, которая может извлечь выгоду из текущих инвестиций и может наращивать мощности с помощью программ расширения флота. Аналогичным образом, ожидается, что инвестиции в высокоскоростные железные дороги в Узбекистане будут оказывать некоторый побочный эффект на производство локомотивов.

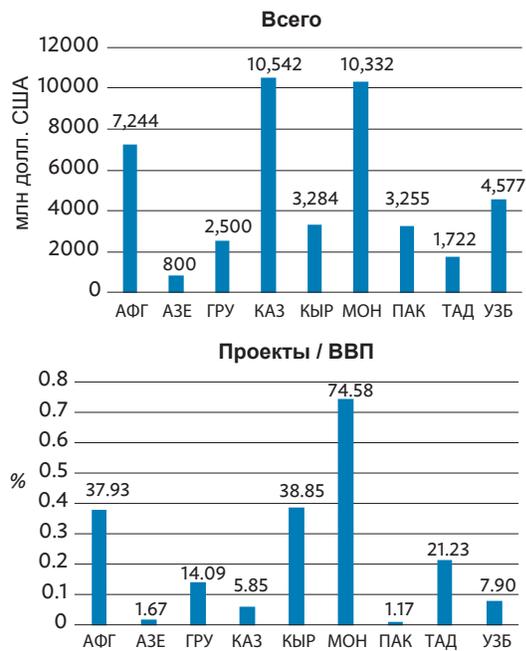
Таблица 10: Совокупные данные из страновых планов, представленных на заседаниях ККТС в 2014-2019 гг.

Вид	млн \$	%
Железные дороги	16 912,48	38,22%
Автомобильные дороги	22 519,91	50,89%
Порты	3 374,30	7,63%
Логистика	1 444,42	3,26%
Итого	44 251,11	100,00%

Источник: Данные консультантов из презентаций стран на заседаниях ККТС ЦАРЭС. Отказ от ответственности: информация получена из презентаций, представленных странами, и перекрестная проверка данных не проводилась. Количество проектов зависит от презентаций, а объем проектов варьируется; в некоторых случаях, крупные проекты – например, строительство новой дороги – могут выглядеть как единый проект, в то время как в других странах аналогичный проект разделен на различные участки дороги. Степень зрелости представленных проектов также сильно варьируется: иногда они находятся на стадии разработки технико-экономического обоснования или начальном этапе реализации, иногда – на стадии разработки. Расстояния (километраж) относятся к оценке размера проектов в одних проектах, но не в других – например, приобретение подвижного состава, ИТ-систем, логистических узлов или портов. Данные о бюджете не всегда предоставляются и поэтому отображаются как “н.д.” (данные отсутствуют). Данные о бюджетах и расходах на строительство могут не совпадать с данными из других источников; информация, представленная в таблицах, просто отражает данные, которые были предоставлены делегатами стран во время презентаций на заседаниях ККТС. Информация из Туркменистана и КНР недостаточно детально для того, чтобы можно было произвести расчеты сводных данных.

Некоторые агрегированные данные из этих планов и проектов показаны в следующих таблицах и рисунках.

Рисунок 22: Сопоставление стоимости проектов по странам – Всего



Данные из Азербайджана охватывают только порты и логистические проекты. Данные из Грузии охватывают только портовые проекты. Данные из Таджикистана охватывают только дорожные и логистические проекты.

Источник: Консультанты – данные из презентаций по странам на заседаниях ККТС ЦАРЭС. Данные о ВВП из базы данных ВБ

Таблица 11: Планы ККТС по странам в 2014-2019 гг. – Таблицы по странам

АФГАНИСТАН					АЗЕРБАЙДЖАН				
	Количество проектов	Км	Стоимость проекта	% сверх стоимости		Количество проектов	Км	Стоимость проекта	% сверх стоимости
ЖД	9	2119,00	4236,00	58,47%	ЖД	21	1 553,00	н.д.	н.д.
Авто	14	1488,00	2408,55	33,25%	Автомобильные дороги	5	385,88	н.д.	н.д.
Логистич. комплексы	6		600,00	8,28%	Морские порты	1		750,00	н.д.
Всего	29	3607,00	7244,55	100,00%	Логистич. комплексы	1		50,00	н.д.
					Всего	28	1 938,88	н.д.	н.д.
ГРУЗИЯ					КАЗАХСТАН				
	Количество проектов	Км	Стоимость проекта	% сверх стоимости		Количество проектов	Км	Стоимость проекта	% сверх стоимости
ЖД	7	350,00	н.д.	н.д.	Rail	12	4 294,20	2 442,30	23,17%
Авто	2	630,00	н.д.	н.д.	Road	18	10 608,00	7 944,50	75,36%
Морские порты	1		2500,0	н.д.	Seaports	1		124,30	1,18%
Логистич. комплексы	2		н.д.	н.д.	Logistics hubs	1		31,60	0,30%
Всего	12	980 00	н.д.	н.д.	Total	32	14 902,20	10 542,70	100,00%

продолжено на следующей странице

Таблица 11 (продолжение)

КЫРГЫЗСТАН					МОНГОЛИЯ				
	Количество проектов	Км	Стоимость проекта	% сверх стоимости		Количество проектов	Км	Стоимость проекта	% сверх стоимости
ЖД	4	480,00	334,00	10,17%	ЖД	12	4213,00	5 703,00	55,20%
Авто	16	3 090,50	2 927,65	89,13%	Авто	14	3476,80	3 888,00	37,63%
Логистич. комплексы	1		15,00	0,46%	Логистич. комплексы	4		741,00	7,17%
Торговля и транспорт	1		8,00	0,24%	Всего	30	7689,80	10 332,00	100,00%
Всего	22	3 570,50	3 284,65	100,00%					
ПАКИСТАН					ТАДЖИКИСТАН				
	Количество проектов	Км	Стоимость проекта	% сверх стоимости		Количество проектов	Км	Стоимость проекта	% сверх стоимости
ЖД	1	н.д.	665,00	20,43%	ЖД	1	55,00	н.д.	н.д.
Авто	26	5 947,00	2 590,00	79,57%	Авто	21	1 596,90	1 716,01	н.д.
Всего	27	н.д.	3 255,00	100,00%	Логистич. комплексы	2		6 82	н.д.
					Всего	24	1 651,90	н.д.	н.д.
УЗБЕКИСТАН									
	Количество проектов	Км	Стоимость проекта	% сверх стоимости					
ЖД	13	2 539,50	3 532,18	77,17%					
Авто	7	807,00	1 045,20	22,83%					
Логистич. комплексы	3		н.д.						
Всего	23	3 346,50	4 577,38	100,00%					

км = километр, н.д. = данные отсутствуют.

Источник: Данные консультантов из презентаций стран на заседаниях ККТС ЦАРЭС

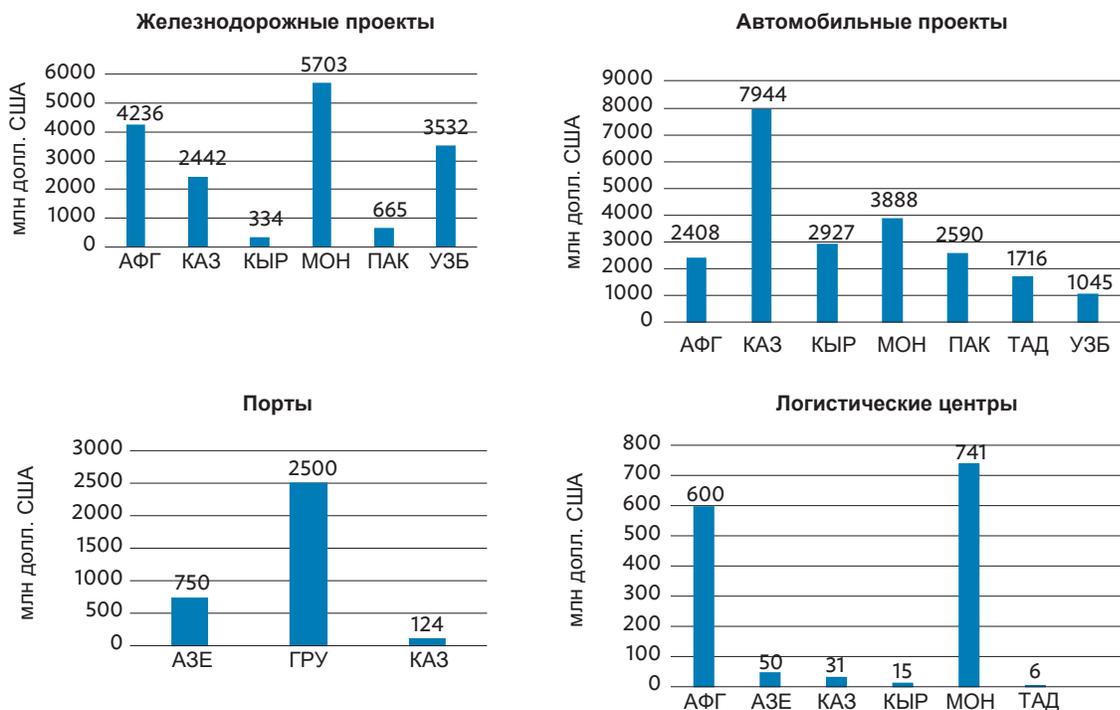
Некоторые наблюдения, сделанные для изучения представленных на заседаниях ККТС планов и проектов:

- (i) К странам, представляющим планы и проекты с более высоким совокупным бюджетом за шесть рассмотренных лет, относятся Казахстан, Монголия и Афганистан. Первые две страны богаты природными ресурсами. В отличие от них, Афганистан является более бедной страной в ЦАРЭС, и его готовность представлять проекты может быть направлена на привлечение интереса доноров.
- (ii) Если совокупные затраты на проекты, представленные в течение шести рассматриваемых лет, сравнивать с ВВП страны, страной с самыми высокими амбициями оказывается Монголия (проекты составляют почти 75% ВВП), за которой следуют Кыргызстан и Афганистан, где проекты составляют около 40% ВВП. Интересно отметить, что только один портовый проект в Грузии (Анаклия) составил около 14% ВВП.
- (iii) Большинство стран, за исключением Афганистана, Монголии и Узбекистана, отдают предпочтение инвестициям в автомобильные дороги, нежели в железные дороги. В случае Афганистана были представлены амбициозные железнодорожные коридоры. В Монголии этот показатель сильно зависит от проекта строительства новых железных дорог

- (iv) на территории Южной Монголии. В случае с Узбекистаном значительная часть инвестиций связана с электрификацией и развитием (пассажирских) высокоскоростных линий.
- (v) Для автодорожных проектов более высокие суммы были представлены Казахстаном, а затем Монголией, Кыргызстаном, Афганистаном и Пакистаном.
- (vi) Для морских портов самый большой из представленных бюджетов наблюдается в Грузии с проектом Анаклия, который пересматривался во время написания этого отчета.
- (vii) Для логистических проектов цифры из Афганистана и Монголии очень высоки, хотя в первом случае, поскольку предлагаемые проекты, по-видимому, пока еще находятся на ранней стадии; во втором случае в данный был включен новый аэропорт в Улан-Баторе. Среди остальных наибольшие суммы приходятся на долю Азербайджана, за которым следуют Казахстан и Кыргызстан. Следует отметить, что ни один из предложенных логистических проектов не зарегистрирован как заверченный.

Эту информацию можно дополнить таблицами национальных планов и проектов по портам и логистике, включенными в Том III настоящего отчета. Судя по этим таблицам, завершение и прогресс, по всей видимости, наблюдаются в проектах

Рисунок 23: Стоимость проектов в сравнении по странам – в разбивке по видам транспорта



Источник: Консультанты – данные из презентаций по странам на заседаниях ККТС ЦАРЭС

автомобильного и железнодорожного транспорта, но не в проектах логистических центров.

6.3. Некоторые выявленные проблемы в планировании и политике в отношении портов и логистики

Некоторые дополнительные качественные и высокоуровневые проблемы были выявлены в результате анализа страновых планов и проектов, и дополнены выводами из доступной литературы и обсуждениями с заинтересованными сторонами из числа партнеров по развитию, осуществляющих свою деятельность в регионе.

6.3.1. Защита внутренних рынков стимулирует транспортную политику

Со времени обретения независимости члены бывшего Советского Союза активно занимались развитием своих национальных транспортных систем. Тарифные и нетарифные барьеры, а также различные сборы были установлены для защиты внутренних транспортных отраслей и, нередко, государственных предприятий в железнодорожной, судоходной и портовой отраслях. Интеграция страновых планов в более широком коридоре и региональной перспективе может становиться жертвой разногласий, не разделяемых ими

взглядов, конкуренции за одни и те же рынки, интереса к защите отечественной промышленности, регионального соперничества, замороженных конфликтов и т.д.

6.3.2. Проекты, ориентированные на предложение

Конкуренция между коридорами, национальные амбиции и, в некоторых случаях, чувство безотлагательности, проистекающее из быстрого роста и оптимистичных прогнозов, привели к появлению некоторых проектов, ориентированных на предложение – то есть, предложение достаточных мощностей, как ожидается, вызовет рост спроса. Проекты обеспечивают инфраструктуру для ожидаемых будущих объемов, реализация которых может занять некоторое время.

6.3.3. Недостаточное взаимодействие и координация между странами

Хотя программные документы и соответствующая информация о транспортной политике и развитии инфраструктуры обычно имеется в открытом доступе, существует мало практических механизмов, позволяющих обеспечивать предварительную координацию между соседними странами и странами-партнерами.

Вставка 12: Каспийские порты

Похоже, что проекты расширения каспийского порта следуют стратегии предложения и амбициям, согласно которым пропускная способность будет стимулировать рост Среднего коридора TITR/TMTM – особенно, в сегменте контейнерных перевозок.

Новый порт Туркменбаши был открыт в 2018 году после инвестиций в размере 1,5 млрд долларов США. Заявленная контейнерная вместимость порта установлена на уровне 400 000 ДФЭ, а в 2019 году грузооборот составил около 19 000 ДФЭ.

Заявленная контейнерная вместимость нового порта на Аляте на первом этапе составляет 500 000 ДФЭ, в то время как в 2019 году грузооборот составил 35 000 ДФЭ.

Контейнерная вместимость порта Актау в Казахстане составляет 25 000 ДФЭ, а его пропускная способность – 14 000 ДФЭ; у нового порта Курык имеются амбициозные планы предложения вместимости 100 000 ДФЭ, в то время как по состоянию на начало 2020 года контейнерные операции еще не были начаты, а новый Северный терминал в Актау обладает возможностями обработки контейнеров, хотя и здесь движение еще не было начато.

В свою очередь, порт Бендер-Энзели (Иран) обладает вместимостью 40 000 ДФЭ с пропускной способностью около 3 200 ДФЭ, а порт Астрахань (Россия) обладает вместимостью 10 000 ДФЭ и пропускной способностью около 2 600 ДФЭ.

Типичный контейнеровоз на Каспии вмещает 225 ДФЭ. В начале 2020 года было только одно запланированное еженедельное контейнерное сообщение в оба конца между Алатом и Актау, хотя портовые власти признали, что объем перевозок по этому маршруту быстро растет, и у судоходных компаний были планы добавить еще несколько судов к этому маршруту. Данные контейнерных перевозок в портах согласуются с этими потоками. Однако для достижения портом пропускной способности 250 000 ДФЭ (половина пропускной способности Баку на первом этапе) потребуется по 1,5 захода в день в течение 365 дней в году с загрузкой судов на 100% и при условии равномерного распределения импорта/экспорта.

Источник: Findaport.com, Бакинский порт, ASCO, Интервью с портовой администрацией во время посещения объекта.

Сопутствующей проблемой является отсутствие наглядности и недостаточная фактическая и достоверная информация о фактических и ожидаемых узких местах, а также о запланированных событиях в третьих странах, которые оказывают существенное влияние на транспортные цепочки в/из отдаленных портов. В качестве некоторых примеров проблем такого рода, происходящих в отдаленных местах, можно привести следующее: ограничения, связанные со сменой колеи на границе Беларуси и Польши; изменения в портах – например, в Бендер-Аббасе, Стамбуле или на Дальнем Востоке России; заторы при прохождении через китайские железнодорожные узлы и т.д.

С момента своего запуска, Программа ЦАРЭС сыграла ключевую роль в установлении основы для обменов и диалога на региональном уровне, структурирования коридоров, составления согласованных списков приоритетов и согласования повесток дня партнеров по развитию. Тем не менее, желательно еще больше сотрудничества и взаимодействия между странами ЦАРЭС для полного согласования планирования инфраструктуры коридоров и синхронизации графиков реализации. Отсутствие видимости элементов и проектов за пределами периметра ЦАРЭС может быть смягчено за счет расширения сотрудничества и партнерства с другими региональными организациями (например, Организацией экономического сотрудничества или Шанхайской организацией сотрудничества, ЭСКАТО

или ЕЭК ООН), объединяющими страны ЦАРЭС и страны, не являющиеся членами ЦАРЭС, в которых расположены соответствующие порты и которые служат транзитными странами – в частности, Иран, Россию и Турцию.

6.3.3. Неэффективный процесс и практика планирования

В большинстве стран ЦАРЭС процесс планирования демонстрирует неудовлетворительную практику – например:

- **Доступность данных.** Планирование может не всегда поддерживаться адекватными и надежными данными. Могут потребоваться улучшения в сборе, обновлении и обмене данными между соответствующими участниками. Качество и прозрачность данных могут быть недостаточными для строгого и технически обоснованного планирования, мониторинга и взаимодействия с заинтересованными сторонами.
- **Качество документов, используемых для планирования.** Некоторые из используемых для планирования документов носят декларативный характер и не указывают конкретный график реализации, подробные меры или объем и источники необходимого финансирования. Соответствующая оценка рисков и неопределенностей могут

отсутствовать. Долгосрочные программы иногда принимаются через разные промежутки времени и могут совпадать/дублировать цели, приводя к запутанным последовательностям реализации.

- **Проблемы приоритизации.** Не всегда очевидно, что приоритизация проектов обусловлена максимизацией соотношения цены и качества поверх других соображений – например, таких как политические причины, удовлетворение региональных потребностей в государственных инвестициях и т.д. Когда применяются эти другие соображения, основания для их поддержания могут быть неубедительными.
- **Ретроспективная оценка.** Ретроспективная оценка (оценка воздействия/эффективности) не всегда проводится на систематической основе для обеспечения обратной связи и могут быть политизированы.
- **Недостатки в консультациях и вовлечении заинтересованных сторон.** Консультации с заинтересованными сторонами и их участие имеют первостепенное значение для сбалансированного экономического, социального и экологического воздействия и социального принятия планов и проектов. Картина в странах ЦАРЭС неоднозначна в зависимости от их институционального и политического фона, хотя, говоря в целом, процедуры обеспечения участия заинтересованных сторон в планах и проектах большинства стран ЦАРЭС не всегда работают в соответствии с передовой практикой и не приносят ожидаемые результаты.
- **Планирование и политика отражают интересы действующих операторов.** Некоторые операторы (например, железные дороги) могут обладать более сильным политическим влиянием, нежели государственные подразделения, занимающиеся планированием и разработкой политики, и поэтому их интересы оказывают большое влияние на решения, принимаемые в процессе планирования, чтобы они могли сохранять свое доминирующее положение на рынке.
- **Синдром масштабного мышления.** Быстрый рост в некоторых евразийских коридорах и соперничество между коридорами привели к ощущению безотлагательности и «масштабному» мышлению на перспективу. Развитию такого мышления способствуют некоторые другие факторы – такие как доступность финансирования (и дешевое финансирование) в некоторых богатых ресурсами странах, ожидания, связанные с такими инициативами, как ОПОП (но не только), а также коммерческие или политические интересы. Однако страны ЦАРЭС имеют чрезвычайно несбалансированный потенциал финансирования. Этот синдром особенно опасен в более бедных странах, которые разделяют высокие амбиции с более богатыми странами, но не имеют ресурсов для их реализации.

6.3.4. Недостаточные навыки государственных органов планирования

Некоторые из упомянутых выше недостатков вызваны ненадлежащими навыками в органах государственного планирования. В подразделениях по планированию транспорта и инфраструктуры часто преобладает инженерное мышление, иногда проистекающее из времен централизованного планирования, которое пока еще слабо восприимчиво к другим аспектам – таким как экологическая и финансовая устойчивость проектов, анализ рынка или эксплуатационная практика частного сектора. Иногда не учитываются расходы на эксплуатацию и техническое обслуживание проектов, реализуемых с нуля, либо могут выдвигаться неправдоподобные предположения. Более того, чиновники обычно слабо осведомлены в реальных логистических операциях.

Чиновники в некоторых странах мало знакомы с международной практикой. Те малые знания, которые у них есть, получены от международных консультаций и применения маркетинговых подходов строительными, инженерными или ИТ-компаниями, имеющими коммерческие интересы. Эти источники, как правило, сосредоточены на историях успеха, но редко открыты и прозрачны в отношении неудач и рисков, что не способствует выработке государственными чиновниками независимого и хорошо информированного мнения.

Партнеры по развитию и, в частности, АБР активно разрабатывают продукты для обмена знаниями по ряду вопросов, направленных на страны ЦАРЭС. Однако существует разрыв в продуктах обмена знаниями в области портов и логистики, адаптированных к специфике стран ЦАРЭС.

6.3.5. Неуверенность и несогласованность в применении механизмов ГЧП/«пользователь платит»

Схемы платных дорог и ГЧП оказались полезными механизмами для финансирования капитальных и эксплуатационных расходов для дорожного сектора. Это особенно актуально в регионе с пока еще слабой дорожной инфраструктурой и недостаточными ресурсами, выделяемыми на содержание дорог. Однако следует отметить, что ГЧП и сборы платы за проезд⁴⁰ должны рассматриваться в рамках более широкого диапазона вариантов политики, способных повысить доходы – в том числе, таких как налоги на топливо. Поэтому при возникновении нехватки финансирования дорог в некоторых странах не стоит упускать из виду взимаемые с потребителей цены на бензин. Страны ЦАРЭС демонстрируют широкий диапазон цен на бензин; при этом, некоторые нефтедобывающие страны

⁴⁰ ГЧП и платные дороги – это разные варианты политики, хотя иногда они путаются в результате чрезмерного упрощения. Участие частного сектора в финансировании и обслуживании дорог возможно без взимания платы с пользователей (например, концессии доступности, «теневые платежи» и т.д.). А прямые сборы и другие платежи могут взиматься государственными корпорациями и ведомствами без какого-либо участия частного сектора. По всему миру можно найти широкий разброс сочетаний и гибридных систем. Для получения дополнительной информации см.: (Рагас, Руководство для лиц, принимающих решения о толлинге на дорогах в странах ЦАРЭС, 2018 г.).

устанавливают очень низкие цены, в то время как в других странах бензин является довольно дорогим с учетом паритета покупательной способности.

Эти варианты политики должны открыто обсуждаться в транспортных планах и проектах, приводя к четкой и согласованной (среди всех заинтересованных сторон) основе для участия частного сектора в строительстве и эксплуатации инфраструктуры.

Некоторые страны годами колебались в вопросе внедрения схем платных дорог. Когда применяются схемы платных дорог, преследуемые цели могут не достигаться – например, платные дороги могут оставаться недоиспользуемыми, в то время как альтернативные (не платные) дороги могут оставаться перегруженными. Многие страны решили взимать дорожные сборы с иностранных транспортных средств, что стало своего рода нетарифным барьером.

Участие частного сектора в железнодорожном секторе также было робким и неоднородным. В то время как некоторые страны предпринимали робкие шаги по открытию доступа для частных операторов (как, например, Пакистан), в других странах стала возможной частная собственность на вагоны, однако локомотивы монополизированы существующим оператором (например, в Казахстане). Институциональные и правовые рамки в большинстве стран ЦАРЭС всё ещё считаются слишком пограничными для того, чтобы привлекать внимание международных операторов инфраструктуры.

В портовом секторе должно быть легче обеспечить стандартное применение ГЧП, хотя в странах ЦАРЭС можно найти разные интерпретации ГЧП и обстоятельств: от стандартных портов-арендодателей до государственной собственности и управления или даже предприятий, находящихся в безусловной собственности. Однако в некоторых случаях возможности участия частного сектора в модернизации портов могут быть ограничены, поскольку потребности в техническом обслуживании и модернизации очень высоки (см. Раздел 4.2) по сравнению с ожидаемой финансовой выгодой.

6.3.6. Логистические проекты, не согласованные с логистическими потребностями

Как видно из приведенного ниже раздела, даже если логистические проекты представляют небольшую долю проектов, представленных на ККТС ЦАРЭС, некоторые из них – если таковые имеются – кажутся воплощенными в реальность, либо проекты другого типа классифицируются как логистические, хотя на самом деле это не так (например, аэропорт Улан-Батора). Это может быть признаком того, что логистические проекты плохо продуманы, и что отвечающие за планирование должностные лица плохо знакомы с реальной логистикой, потребностями операторов и международными тенденциями в этой области.

Некоторые страны продвигают более или менее амбициозные зоны с особым статусом (например, Свободные зоны, Особые экономические зоны и т.д.), предлагающие сниженные налоги, упорядоченные разрешения, более слабое регулирование и другие преимущества с целью привлечения инвестиций. Некоторые из этих зон расположены в отдаленных или отдаленных регионах и часто задумываются в сочетании с новыми транспортными узлами – такими как порты или мультимодальные объекты.

Логическое обоснование некоторых из этих проектов является неопределенным. Кроме того, правительствам следует проявлять осторожность, поскольку обладающие особым статусом зоны могут быть «игрой с нулевым результатом» (то есть, привлечь инвестиционные проекты, которые могли бы быть расположены в других частях страны и платить полные налоги) и иметь предрасположенность к оппортунистическим компаниям, не укоренившимся в стране. Большинство иностранных инвесторов ценят открытые, справедливые и прозрачные рыночные условия, предсказуемые институты, и разумно ускоряют административные процедуры для ведения бизнеса в любом месте.

Вставка 13: Проблемы планирования портов в некоторых странах ЦАРЭС

В странах ЦАРЭС было выявлено несколько проблем, связанных с плохим и/или неадекватным планированием портов, ведущих, в некоторых случаях, к избыточной пропускной способности и расхождениям во взглядах на инициативы обеспечения роста и привлечения инвестиций (см. также вставку «Порты Каспийского моря» выше). Ниже рассмотрены некоторые примеры.

Грузия

Существующий частный (“APM Terminals”) порт Поти в Грузии имеет планы развития, которые были направлены на рассмотрение в Правительство и позволят порту обслуживать более крупные суда и предоставят больше возможностей для обработки национальных грузовых перевозок в тандеме с другим грузинским портом Батуми (Ports Europe, февраль 2020 г.). Между тем, всего в 28 км к северу от Поти был запланирован новый морской глубоководный порт в Анаклии, и консорциуму местных и международных фирм даже был присужден контракт ВОТ (строительство-эксплуатация-передача). Этот новый глубоководный порт имел расчетную глубину 16 метров, что позволяло заходить в порт судам вместимостью до 10 000 ДФЭ. Однако на момент написания этого отчета концессионный договор был приостановлен.

Некоторые авторы (Ланген, 2020) отмечают, что решение о запуске проекта в Анаклии было вызвано исторически сложившимся нежеланием Армении инвестировать в расширение порта в Поти, извлекая выгоду из своего почти монопольного положения на грузинском рынке.

Ситуация такова, что никакое официальное генеральное планирование портов не может служить основанием для решения правительства либо дать зеленый свет расширению Поти, либо снова продвинуть развитие Анаклии, либо и для того, и другого. Таким образом, мешанина обстоятельств, сложившихся в портовом секторе Грузии, похоже, является отражением слабых механизмов управления и планирования.

Казахстан

Развитие портов в Казахстане включало в себя открытие нового порта Курык в августе 2018 года. Строительство этого нового порта включало в себя перевод всех железнодорожно-паромных операций и паромных операций Ро-Ро из старого порта Актау в порт Курык, который также готовится к поиску нового бизнеса в секторах перевозки сыпучих, негабаритных и контейнерных грузов (Губашов, 2020 г.). В дополнение к переносу бизнеса из Актау в Курык, в рамках новой портовой концессии в 2014 году был открыт Актауский морской северный терминал, управляемый совместным предприятием с участием частных и государственных акционерных компаний, включая Казахстанские железные дороги (Актауский морской северный терминал, 2020 г.).

В результате такого развития портов, в настоящее время на Каспийском море в северо-восточной части Казахстана работают четыре находящихся в государственной собственности/спонсируемых государством порта (порт Актау, терминал Баутино, Актауский морской северный терминал и порт Курык), расположенных в радиусе чуть более 100 км друг от друга, и некоторые из них конкурируют между собой за перевозку одинаковых грузов и, очевидно, используются не на полную пропускную способность. За последние пять лет объемы грузовых перевозок в старом порту Актау сократились с более чем 10 млн тонн до менее чем 3,5 млн тонн в год (в 2019 году). Национальный генеральный план развития портов поможет смягчить симптомы недоиспользования и организовать вывод старой инфраструктуры из эксплуатации.



Северный терминал Актау. Объекты для хранения зерна и размещения контейнеров

Источник: Ознакомительная поездка консультантов: Рагас, Сэммонс и Ходжаев

Таблица 13 (продолжение)

Пакистан

Ранее развитие портов в Пакистане планировалось на основе прогнозируемого спроса – со строительством в 1980 году порта Мухаммеда Бин-Касима, который первоначально был спроектирован как глубоководный порт для решения проблем, связанных с пропускной способностью сухопутных и морских путей, с которыми сталкивается порт Карачи. В 2011 году порт Касим ввел в эксплуатацию контейнерный терминал “DP World” QICT, который еще больше расширил возможности Пакистана по обработке контейнеров для удовлетворения прогнозируемого роста и спроса.

Однако введенный компанией КРТ в 2017 году в эксплуатацию новый южноазиатский контейнерный терминал (SATC) в Карачи (в рамках частной концессии, переданной компании “Hutchison Ports”) привел к, возможно, ненужному увеличению потенциала в части обработки контейнеров.

Суммарная пропускная способность всех терминалов в Пакистане составляет 10,15 млн ДФЭ, в то время как общая пропускная способность в 2018 году составляла всего 3,275 млн ДФЭ (ГВБ, 2018 г.). Эта избыточная пропускная способность для страны – с точки зрения обработки контейнеров – демонстрирует отсутствие национального генерального планирования и снижает ценность частных концессий DP-World в терминалах Бин-Касим и KICT, PICT и Хатчисон в порту Карачи.

К этому следует добавить, что продолжающееся развитие порта Гвадар является спорным событием с момента его создания в 2002 году. У находящегося вдали от внутренних рынков Пакистана и Афганистана порта по-прежнему отсутствует автомобильное/железнодорожное сообщение на севере и имеется лишь одна подъездная полоса с востока, которая обеспечивает сообщение с Карачи, расположенным примерно в 620 км. Порт Гвадар можно рассматривать как вдохновленный политическими соображениями проект по привлечению экономической активности в отдаленную и менее развитую провинцию Белуджистан, поэтому планы развития охватывают 18 600 гектаров портовой территории для осуществления торговли и оказания портовых услуг с особым экономическим статусом. Однако проекту требуются масштабные инвестиции в наземное сообщение, чтобы сделать его в будущем жизнеспособным портом, который будет приносить выгоду как для страны, так и для региона.



Терминал DP порта Касим Составление надежных и опирающихся на факты национальных мастер-планов для портов и их сетей приводит к тому, что порты обладают достаточной пропускной способностью на стыке наземных и морских перевозок для обработки ожидаемых объемов и различных типов грузов. Это также помогает определить типы и потребности в расширении наземных логистических цепочек, которые соединяют порты с их внутренними районами. Разные порты испытывают разные проблемы, а составление национальных мастер-планов обеспечивает достаточный потенциал и согласовывает интересы различных сторон для всех портов в общенациональном контексте.

Источник: интервью с заинтересованными сторонами и другие источники, цитируемые в тексте (фото Саммонса).

Вставка 14: Азербайджан – М3

Азербайджан занял модернизацией своих основных автомобильных дорог М1 в Россию, М2 в Грузию и М3 в Иран до двухполосных и четырехполосных дорог. Однако только участок М3 от Сальяна до Астары был построен в соответствии со стандартами автомагистрали, то есть с двумя отдельными проезжими частями, двумя полосами движения и обочиной в каждом направлении, с отдельным и контролируемым доступом, без пересечений или прямого доступа и с полным отсечением любого другого доступа посредством боковых ограждений.

Стратегия по ГЧП и платным дорогам в Азербайджане была подготовлена в 2013 году при финансовой поддержке АБР, который также профинансировал несколько участков автомагистрали М3. Одним из условий кредита АБР было применение стратегии взимания дорожных сборов, чтобы обеспечить долгосрочное техническое обслуживание.

Соответственно, в Закон об автомобильных дорогах были внесены поправки, позволяющие взимать плату за проезд, но только при наличии альтернативной бесплатной дороги. Эта оговорка резко ограничивала возможности Правительства по взиманию платы за проезд, поскольку в большинстве коридоров не существовало альтернативной бесплатной дороги.

В случае с М3 альтернатива существовала – старая дорога. Однако автомагистраль была построена в соответствии с предыдущим проектом, который не рассматривался как платная дорога, особенно в части планировки и расположения въездов и выездов на другие дороги и с них. Этот факт наложил множество технических ограничений на возможное расположение и планировку станций взимания платы за пользование дорогой, когда автомагистраль уже была построена. Кроме того, в связи с тем, что многие точки въезда на эту автомагистраль соединены с другими дорогами, затраты на развертывание и эксплуатацию оборудования для взимания платы за проезд во всех точках въезда будут очень высокими.

Эти проблемы задержали открытие автомагистрали на несколько месяцев после постройки, а это означало, что движение должно было продолжаться по старой и менее прямой дороге. Наконец, на данный момент М3 открыта для бесплатного пользования, ожидая окончательного решения относительно платных дорог и систем взимания платы за пользование дорогой.



Автомагистраль М3 перед открытием

Источник: Рагас

7. Рекомендации для повышения эффективности и устойчивости портов и логистики

По итогам выездной работы, встреч и изучения литературы группой консультантов были выявлены некоторые проблемы, которые препятствуют или замедляют путь развития портов и логистических систем ЦАРЭС для достижения более высокой эффективности и приведения их в соответствие с передовой международной практикой. Основываясь на этих проблемах, в данной главе перечислены некоторые рекомендации для улучшений. Некоторые из этих проблем не новы и на протяжении долгого времени были областью работы ЦАРЭС, и некоторые из них уже включены в Транспортную стратегию до 2030 года. Другие темы являются более характерными для портов и мультимодальных сетей, и, даже если они и затрагивались в предыдущей или текущей работе ЦАРЭС, мы понимаем, что они заслуживают дальнейшего внимания и могут, в конечном итоге, стать полем для дальнейшей деятельности ЦАРЭС.

Предлагаемые рекомендации структурированы по четырем компонентам – институциональные, инфраструктурные, операционные, а также возможности и навыки – и разработаны в этой главе. Предложения относительно следующих шагов в рамках структуры ЦАРЭС в краткосрочной перспективе кратко описаны в следующей главе.

7.1 Компонент I. Институциональные факторы

7.1.1. Открытые национальные транспортные рынки

Несмотря на огромные территории, национальные рынки ЦАРЭС невелики (за исключением Пакистана). Даже такие регионы КНР как СУАР и АРВМ являются небольшими рынками по сравнению с остальной частью Китая. Большинство стран все еще защищают свои национальные транспортные рынки и ограничивают конкуренцию со стороны компаний и водителей из других стран с помощью квот. Другие устанавливают иные барьеры – такие как визовые ограничения, плата за пользование дорогами или прочие установленные законом препятствия.

Аналогичным образом, международные железнодорожные перевозки предполагают дорогостоящую и трудоемкую смену локомотивов и машинистов на границах, даже если в этом нет большого эксплуатационного и экономического смысла. Иногда конечный пункт назначения находится всего лишь в нескольких километрах от границы.

Рисунок 24: Матрица рекомендаций

Компонент I Институциональный	Компонент II Инфраструктура	Компонент III Операции	Компонент IV Возможности и навыки
<ul style="list-style-type: none">Открыть национальные рынки перевозокПродолжать усилия по оптимизации пересечения границГармонизировать стандарты и правила в области перевозок и логистикиПовысить качество нормативных актовПродолжать реформирование железных дорог	<ul style="list-style-type: none">Согласовать планирование логистики с потребностями в логистикеУлучшить связанность с портамиПродвигать международные стандарты в логистической инфраструктуреУлучшить знания о грузовых потоках ЦАРЭССодействовать передовой практике планирования, включая экологические и социальные гарантии	<ul style="list-style-type: none">Продвигать эффективные и конкурентоспособные интермодальные решенияПовышать предсказуемость и надежностьПродвигаться в направлении цифровизации, интеллектуальных портов и логистикиПродвигать экологический аспект в портах и логистике	<ul style="list-style-type: none">Укреплять бизнес- и профессиональные экосистемыПовышать квалификацию и навыки в области логистики

ЦАРЭС = Центральноазиатское региональное экономическое сотрудничество
Источник: Консультанты

Вставка 15: Платежи и сборы с зарубежных грузовиков

Некоторые примеры различных сборов и сборов проиллюстрированы в таблицах ниже.

Сравнительные платежи и сборы, взимаемые с грузовых транспортных средств Узбекистана и Туркменистана

Тип платежей и сборов	ТКМ		УЗБ	
	поездка в два конца	транзит	поездка в два конца	транзит
За въезд и транзит (плата за пользование дорогой)	150	150	150	150
За перевозку грузов в/из третьих стран	175	0	175	0
За разницу в стоимости топлива	385	86	0	0
За пользование автомобильными мостами	200	100	0	0
За страхование	70	70	5	5
За официальные услуги (установка GPS-маяка, оформление документов, банковские проценты при осуществлении платежей)	60	30	0	0
За оформление международной транспортной накладной (КДПГ), карту маршрута и другие сборы на границе	120	50	0	0
Всего	1 160	486	330	155

Источник: Консультанты из консультаций с заинтересованными сторонами

Плата за въезд в Узбекистан для зарубежных грузовиков

Большинство стран дальнего зарубежья	400
КАЗ	300
КЫР	300
ТАД	100 (<10 т); 150 (10-20 т); 200 (>20 т)
ТКМ	50 (<10 т); 100 (10-20 т); 150 (>20 т)

Источник: Консультанты из консультаций с заинтересованными сторонами

Некоторое раскрытие в регионе достигается посредством заключения двусторонних и многосторонних соглашений. Странам ЦАРЭС рекомендуется продолжать либерализацию транспортных рынков, чтобы достичь баланса между защитой национальной транспортной отрасли от конкурентов, занимающихся демпингом, и экономической эффективностью.

7.1.2. Оптимизация пунктов пересечения границ

Хотя большинство заинтересованных сторон, с которыми проводились консультации для этого исследования, упомянули недавние улучшения, задержки и трудности до сих пор слишком распространены в ПП некоторых стран ЦАРЭС. Некоторые из выявленных проблем заключаются в следующем:

- (i) Недостаточно развит электронный обмен данными.
- (ii) Гармонизация документов не завершена. Переводы и языковые барьеры могут быть проблемой на некоторых границах.
- (iii) Материально-технической базы, ИТ-систем, оборудования и персонала в ПП недостаточно для обработки растущих объемов перевозок.
- (iv) В некоторых таможенных органах все еще распространены бюрократия и инерция против перемен.
- (v) Иногда рабочее время таможенных и других инспекционных органов не согласовывается с рабочим временем объекта, которое подчиняется установленным законом ограничениям.

- | | |
|--|--|
| <ul style="list-style-type: none"> (vi) Опасения по поводу безопасности, наркотрафика или контрабанды вдоль некоторых осязаемых границ требуют тщательных, дорогостоящих и трудоемких проверок. Анализ рисков недостаточно развит. (vii) Некоторые страны устанавливают нетарифные барьеры, к которым относятся дополнительные проверки или процедуры на границах. (viii) Недостаточное знание процедур МДП приводит к тому, что на грузовые автомобили с МДП иногда распространяются те же меры контроля, что и на автомобили без МДП. | <p>Более эффективное и организованное пересечение границ является возможным. Исследовательская группа посетила очень хорошо организованные и эффективные участки ПП, в которых полные контейнерные поезда могут проходить все связанные с пересечением границ процедуры за несколько часов. Полное внедрение режима МДП на всех ПП по всему региону и предоставление зеленых полос для предварительного электронного декларирования (EPD), которые упрощают транзит при использовании TIR-EPD, должно стать приоритетом. Работа по содействию торговле между странами ЦАРЭС должна оставаться приоритетом, как это отражено в Транспортной стратегии до 2030 года.</p> |
|--|--|

Вставка 16: Влияние границ на эффективные транспортные маршруты

Из Ташкента в Самарканд

Одним из примеров практических вопросов двустороннего сотрудничества является транзитное движение автотранспорта из Узбекистана через территорию Казахстана на участке автомобильной дороги М-39 через Мактааральский район Казахстана между Сырдарьей и Джизаком (таможенные посты «Малик» и «Ок олтин»). Открытие прямой дороги через территорию Казахстана сократило маршрут из Ташкента в Самарканд, но из-за отсутствия на ПП оптимизированных процедур для сквозного движения подавляющее большинство водителей по-прежнему используют гораздо более длинный маршрут через Гулистан по трассе М-34.

Из Исламабада в Алматы через КНР

Самый короткий маршрут из Пакистана в Алматы или Бишкек пролегает через КНР. Все страны подписали МДП. Однако, помимо пересечения двух самых сложных горных перевалов в мире (Хунджераб и Торугарт), поездка представляет собой серьезную проблему из-за совокупности проверок, задержек, сбоев, продолжительности часов работы, смены водителей и т.д., принять которые готовы только самые смелые предприниматели. Одна из немногих транспортных компаний, работающих на этом маршруте, отметила следующие препятствия, возникшие в начале 2020 года:

- (i) Пограничный пост Сост (Пакистан) готов обрабатывать импорт из КНР, но не готов обрабатывать экспорт из Пакистана.
- (ii) Таможня Пакистана выгружает все содержимое грузовиков в поисках наркотиков. На месте нет ни собак, ни сканеров.
- (iii) ПП открыты не каждый день.
- (iv) На китайском пограничном посту снова осуществляется полная выгрузка содержимого грузовиков в поисках наркотиков, хотя там нет постоянно размещенных собак-ищейек, которых привозят из Кашгара, расположенного в 300 км от поста. Грузовик остается парализованным до тех пор, пока не придут собаки.
- (v) По двустороннему транзитному соглашению водители Пакистана допускаются вплоть до Кашгара, где необходимо сменить экипаж.

Путь Исламабад-Алматы протяженностью 2 000 км занимает около 9 дней и стоит около 6 000 долларов США.

Из Кашгара в Ташкент

Кратчайший маршрут из Узбекистана в КНР – Ташкент-Андижан-Ош-Кашгар. Маршрут сложен, так как он пересекает три горных хребта, а состояние дороги в зимнее время может сделать пользование этим маршрутом непрактичным. В конце 2019 года этим маршрутом управляла только узбекская государственная транспортная компания – в рамках совместного предприятия с китайской компанией. Операции по этому маршруту были запущены в 2019 году, и за 9 месяцев по нему было совершено всего 200 поездок.

Поездка на расстояние 1 100 км обычно занимает 3-5 дней, а стоимость проезда составляет 1 500 долларов США в восточном направлении и 2 500 долларов США в западном направлении, но, несмотря на это, СП изо всех сил пыталось добиться безубыточности.

Основными проблемами, помимо дорожных и погодных условий, были ограниченная пропускная способность в ПП Кыргызстана и Китая и сокращение времени работы в ПП Китая.

Источник: интервью консультантов с заинтересованными сторонами во время посещения объектов.

7.1.3. Гармонизация стандартов и правил

Логистические потоки облегчаются, когда вдоль логистических цепочек применяются гармонизированные стандарты. Гармонизированные стандарты также означают, что условия, связанные с транспортными и сервисными контрактами, эквивалентны во всех юрисдикциях, которые пересекает логистическая цепочка, что делает рынки более прозрачными и эффективными. Ниже перечислены некоторые примеры различных стандартов и правил:

- (i) Хотя в странах СНГ гармонизировано большинство стандартов по весу и размерам, некоторые исключения все еще существуют, а также устанавливаются другие технические барьеры и разнообразные виды сборов. Соблюдение и правоприменение различны для разных стран и даже внутри них. Не существует единых стандартов в отношении выбросов грузовых автомобилей, а также времени нахождения водителей за рулем и отдыха.
- (ii) Некоторые общие стандарты уже облегчают железнодорожные перевозки – например, накладная СМГС, которая работает при перевозке грузов из КНР в Польшу, но не работает при перевозке в Турцию или Германию; поэтому требуется, чтобы участники были знакомы с использованием совместных накладных ЦИМ/СМГС. Можно было бы приветствовать внедрение Единого закона о железнодорожных перевозках, продвигаемого ЕЭК ООН.
- (iii) Страны все чаще вводят пошлины на основе различных систем. Некоторые требуют, чтобы водители покупали или арендовали встроенные системы считывания (ВСС), которые могут использоваться только в одной стране. Другие страны требуют регистрации и предоплаты на определенных платформах электронных платежей.
- (iv) Гарантии и авансовые платежи, необходимые в международной торговле, должны осуществляться в различных системах
- (v) Не все страны ЦАРЭС присоединились к Соглашению о международной дорожной перевозке опасных грузов (ДОПОГ), а также к Соглашению о международной перевозке скоропортящихся пищевых продуктов и о специальных транспортных средствах, предназначенных для этих перевозок (СПС).⁴¹ Это актуально, поскольку некоторые ключевые рынки для этих стран (например, ЕС, Россия, Украина и т.д.) являются сторонами, подписавшими вышеозначенные соглашения. Также не все страны присоединились к протоколу гармонизации КДПГ, который устанавливает общие правила для договоров об автомобильных перевозках.

Гармонизированные стандарты и правила будут стимулировать региональную торговлю и доступ к зарубежным рынкам. ЦАРЭС предоставляет платформу для дальнейших обменов и техническую поддержку для гармонизации.

7.1.4. Улучшение качества регулирования

Большинство стран ЦАРЭС предприняли позитивные шаги, чтобы открыть свою экономику для частного сектора и конкуренции. Обычно, порты и железные дороги управляются государственными органами с различной степенью участия частного сектора. Хотя большинство грузоперевозок осуществляется в частном порядке, в некоторых странах существуют некоторые субъекты государственного сектора. Что касается складских и логистических центров – правительства играют важную роль в планировании правил и инфраструктуры доступа, в то время как у частного сектора имеются финансовые возможности и оперативные ноу-хау.

Хотя регулирование необходимо, оно не обязательно должно быть громоздким. Размер и охват регулирующих органов должны быть пропорциональны той отрасли, которую они должны регулировать. Некоторые подсекторы (например, железнодорожный, морской) в отдельных странах переполнены государственными органами, агентствами, компаниями, дочерними компаниями и т.д. Однако в других странах даже базовая система регулирования полностью отсутствует или является минимальной. Иногда регуляторы и операторы не всегда полностью разделены. До сих пор встречается такая проблема как сговор между некоторыми частными компаниями и государственным сектором.

Несмотря на признание имеющихся улучшений, большинство заинтересованных сторон в частном секторе все еще жалуются на неофициальные платежи, которые у них требуют здесь, то там, чтобы задобрить придирчивых чиновников или упростить процедуры. Коррупция способствует ряд факторов: непонятные и непрозрачные нормативные акты, плохо осведомленные и подготовленные чиновники, организованный рэкет со стороны корыстных чиновников, использование плохих языковых навыков иностранных водителей и их слабое знакомство со страной, и тому подобное. Коррупцию можно обнаружить не только при перевозках и пересечении границ. Она также может влиять на планирование и разрешения, необходимые для развития инфраструктуры – такой как логистические центры и склады.

Эффективные мультимодальные сети требуют наличия институциональной среды, устанавливающей четкие и предсказуемые правила для государственного и частного сектора и обеспечивающей справедливый уровень конкуренции между всеми вовлеченными сторонами. Обмен передовыми наработками в нормативно-правовой сфере может быть возможен через сеть ЦАРЭС и

⁴¹ На момент написания настоящего доклада Китай, Монголия, Пакистан, Афганистан, Кыргызская Республика и Туркменистан еще не присоединились к ДОПОГ. Те же страны, за исключением Кыргызской Республики, не присоединились к СПС.

Вставка 17: Примеры негармонизированных стандартов и других препятствий

Вес и габариты грузовика

Согласно Минскому соглашению (1999 г.), максимальная масса стандартного комбинированного транспортного средства, состоящего из двухосного тягача и трехосного полуприцепа (как показано на рисунке), составляет 38 тонн.



Однако Узбекистан запросил включение в Соглашение некоторых исключений, включая максимальный вес аналогичного состава до 40 тонн, что также является стандартом в ЕС, России и Турции.

В соответствии с другими исключениями, запрошенными Казахстаном, максимальный вес трехосных полуприцепов со сдвоенными колесами, расстояние между которыми составляет от 1,3 до 1,8 м, не должен превышать 21,2 тонны, тогда как стандарт, установленный в Соглашении, составляет 22,5 тонны. Это означает, что грузовики из соседних стран, движущиеся через территорию Казахстана, не могут быть полностью загружены. Стандарт в ЕС и Турции – 24 тонны.

Для получения более подробной информации см.: ЭСКАТО ООН: Справочник по трансграничным перевозкам по сети Азиатских автомобильных дорог. Бангкок 2017.

Экологические стандарты

Также применяются различные экологические стандарты – как для продажи автомобилей внутри страны, так и для их обращения.

Экологические стандарты для грузовиков в отдельных странах

Country	Минимум для продажи	Минимум для циркуляции
УЗБ	Euro IV с 2020 года	n.a.
КАЗ	Euro IV	Euro IV или Euro III + сбор
ТАД	Euro II-III	Euro II-III
КЫР	Euro II-III	Euro II-III
АЗЕ	n.a.	Euro III
ГРУ	Euro IV	n.a.

n.a. = данные отсутствуют.

Источник: Консультанты из консультаций с заинтересованными сторонами

поддержку со стороны партнеров по развитию. Странам и партнерам по развитию также необходимо активизировать свои усилия, направленные на значительное сокращению коррупции и расширение бескомпромиссных схем решительного противодействия коррупционным проявлениям.

7.1.5. Продолжение реформирования железных дорог

Большинство железных дорог в странах ЦАРЭС находятся в процессе реформ, но остаются государственными/контролируемыми государством субъектами. Многие заинтересованные стороны жалуются на то, что железные дороги недостаточно надежны и оперативны и привязаны к устаревшей практике.

В Пакистане и Казахстане до сих пор наблюдалось ограниченное участие частного сектора с неоднозначными результатами. Некоторые государственные железные дороги в регионе находятся в процессе превращения в более гибкие и коммерчески ориентированные предприятия. В этом процессе железные дороги играют разные роли, не всегда четко разделенные – например, регулирующий орган, владелец инфраструктуры, поставщик локомотивной тяги, владелец подвижного состава, брокер транспортных услуг для сквозной (адресной) доставки, оператор логистических объектов – таких как порты или контейнерные терминалы, и т.д. Несмотря на то, что реформа приветствуется, она также должна обеспечивать открытость, справедливость и прозрачность доступа частных логистических операторов и экспедиторов к железнодорожному транспорту. В некоторых странах реформы реализуются

медленными темпами, а железные дороги по-прежнему воспринимаются частным сектором как слишком бюрократичные и негибкие для того, чтобы привлекать другой бизнес, кроме своих близлежащих рынков.

Более того, некоторые тарифы на рынке железнодорожных перевозок субсидируются, а другие – нет, и будет приветствоваться большая прозрачность затрат и сборов. Субсидии могут быть полезными для привлечения клиентов и наращивания объемов в некоторых коридорах. Тем не менее, стоит задуматься о долгосрочной финансовой устойчивости этих схем и влиянии на объемы перевозок после их сокращения или упразднения.

Железные дороги являются одним из компонентов Стратегии транспортного сектора ЦАРЭС 2030, поскольку они являются краеугольным камнем большинства логистических цепочек в Центральной Азии. Предлагаемым дополнительным полем для повестки дня железных дорог ЦАРЭС является мультимодальность, как будет подробнее рассмотрено в Компоненте III (Операции).

7.2. Компонент II. Инфраструктура

7.2.1. Согласование планирования логистики с потребностями логистики

Надлежащее планирование логистики требует не только критической оценки затрат и выгод, но также понимания логистических потоков и операционных и экономических обоснований, лежащих в их основе. Как уже обсуждалось, должностные лица в органах государственного планирования могут быть недостаточно знакомы с реальной логистикой или схемами, основанными на предложении. Проекты должны разрабатываться таким образом, чтобы их можно было расширять в случае увеличения спроса, а также, чтобы их можно было пересматривать до того, как будет построен полномасштабный «белый слон» (расходы на который превышают потенциальную прибыль). Проекты могут планироваться в разных местах по разным причинам, не связанным с логистикой (например, таким как геополитические причины, региональная сплоченность, наличие земли и т.д.), без надлежащего понимания того, что логистическая инфраструктура (порты, терминалы, логистические центры и т.д.) не обеспечивает автоматическое притягивание экономической активности, а, скорее, наоборот – то есть, логистический бизнес привлекается туда, где уже есть активность и спрос.

Слишком часто рост городов и другие более выгодные виды землепользования – такие как расположение торговых центров или жилых комплексов – занимают хорошо связанные между собой участки земли на пригородных территориях, которые могут подходить для осуществления логистической деятельности. Схожую с городской динамикой демонстрируют морские порты и железнодорожная инфраструктура. Правительствам стран следует создавать благоприятные условия для зонирования земель, планирования инфраструктуры и участия частного сектора в развитии модернизированных интермодальных

терминалов, логистических объектов и распределительных центров вокруг крупных городских узлов.

Партнеры по развитию могут через ЦАРЭС участвовать в мероприятиях по повышению осведомленности, обмену опытом и других мероприятиях, нацеленных на ознакомление лиц, принимающих решения, и должностных лиц, занимающихся планированием перевозок, с реальной логистикой, передовым практическим опытом и тенденциями.

Вставка 18: Региональная инициатива LOGISMED

Европейский инвестиционный банк, совместно с Ближневосточным переходным фондом, запустил в 2008 году Региональную инициативу LOGISMED, направленную на повышение осведомленности и технических возможностей в области логистики – как в частном, так и в государственном секторах в ряде стран Северной Африки и Ближнего Востока.

Среди различных компонентов инициативы LOGISMED в рамках технических семинаров было опубликовано и распространено практическое руководство по проектированию и внедрению логистических центров. Кроме того, во всех странах был проведен ряд семинаров для должностных лиц государственного сектора, занимающихся планированием в области транспорта и логистики, с участием лекторов, специалистов и практиков из частного сектора. В этих семинарах приняли участие более 200 представителей государственного сектора из Марокко, Алжира, Туниса, Египта и Иордании.

LOGISMED также разработал платформу знаний для облегчения обмена опытом в логистических проектах среди заинтересованных представителей государственного сектора в странах-бенефициарах.

С дополнительной информацией можно ознакомиться по ссылке: <http://www.logismed.net/logis/?q=en/node/2>

Источник: <http://www.logismed.net/>

7.2.2. Улучшение связанности портов

Связанность порта с внутренними районами является краеугольным камнем его конкурентоспособности. В некоторых портах ЦАРЭС наземная связанность столкнулась с рядом серьезных проблем – таких как:

- (i) Неоптимальный железнодорожный доступ к портам. Зачастую его не существует или он не работает.
- (ii) Ограничения железных дорог для обеспечения достаточного подвижного состава и недостаточно скоординированные усилия для создания регулярных поездов до/от портовых узлов.
- (iii) Неоптимальные системы для грузовиков,

стоящих в организованной очереди и ожидающих своего обслуживания.

Ограничения в обращении грузовиков и плохое соблюдение правил.

- (iv) Нарушение жилой и прочей городской деятельности. Другие конфликты между портами и городами – такие как шум, загрязнение от деятельности портов, промышленные опасности и т.д.
- (v) Ограничения пропускной способности на портовом участке, создающие необходимость немедленной эвакуации контейнеров на терминалы, расположенные за пределами порта;

Преграды в обеспечении связанности портов увеличивают задержки и затраты на перевозки, и оказывают влияние на города, в которых они находятся. В некоторых случаях улучшенная связанность портов могла бы расширить внутренние районы, которые обслуживают порты.

Транспортная стратегия ЦАРЭС пока еще не имеет портового и морского измерения. Даже если океанские порты (морские порты, сообщающиеся с океаном) имеются лишь у трех стран ЦАРЭС (Грузии, КНР и Пакистана), у других трех (Азербайджан, Казахстан и Туркменистан) имеются морские порты в Каспийском море. Кроме того, порты и паромы имеются в других местах – например, на реке Амударья через Узбекистан и Афганистан. Таким образом, рекомендуется включить порты в повестку дня ЦАРЭС. Международные портовые и судоходные организации – такие как Международная морская организация (ИМО) и Европейская организация морских портов (ЕОМП) – могут стать партнерами для поддержки проектов по обмену опытом и знаниями.

7.2.3. Продвижение международных стандартов в логистической инфраструктуре

Как показано в Разделе 4.2, в некоторых портах наблюдались устаревшая инфраструктура, устаревшие конструктивные особенности и неоптимальное оборудование, ограничивающее пропускную способность и эффективность портовых операций. Модернизация портовой инфраструктуры в соответствии с передовой международной практикой должно стать приоритетом.

Аналогичным образом, железнодорожные контейнерные терминалы должны иметь планировку, инфраструктуру и оборудование, подходящие для быстрой и безопасной обработки грузов. Длина большинства погрузочных причалов, встречающихся на терминалах, составляет менее 500 метров, т.е. полный контейнерный поезд необходимо разделять на части и заводить/выводить по частям, с использованием разных путей. Зоны и петли ожидания для грузовых автомобилей не всегда оптимизированы; иногда терминалы обрабатывают как

контейнеры, так и закрытые вагоны одновременно.

Современная логистическая деятельность, в свою очередь, все чаще осуществляется на специально построенных складах, которые обеспечивают эффективную и безопасную обработку грузов – например, с многочисленными эстакадными доками для разгрузки прицепов, достаточными площадями для маневрирования грузовых автомобилей, складскими помещениями для размещения стеллажей для четырех или более уровней паллет, и даже поверхностями для безопасного маневрирования автопогрузчиков и достаточной прочностью для сопротивления тяжелым нагрузкам, достаточным освещением и вентиляцией, системами противопожарной защиты и эвакуации и т.д. Эти склады, часто обозначаемые как склады «Класса А», все еще являются новинкой в большинстве стран ЦАРЭС. В развитых странах и странах со средним уровнем дохода все более типичной становится ситуация, когда склады класса А и интермодальный железно-автотдорожные терминалы объединяются в специализированные логистические зоны с различными названиями: логистические парки, грузовые поселки, интерпорты, дистрипорты, зоны логистической деятельности и т.д. В некоторых странах эти специализированные парки были созданы государственными организациями (например, портовыми властями) – в том числе, в рамках государственно-частных предприятий, – тогда как в других странах они являются полностью частными инициативами. Но даже когда они являются на 100% частными, им нужна благоприятная среда для согласования планирования, инфраструктуры, связанности и услуг.

Нельзя сказать, что вся логистическая деятельность нуждается в новейших логистических средствах. Менее крупным операторам или операторам, работающим с недорогой продукцией, будет достаточно более простых и менее дорогих средств. Тем не менее, улучшенные объекты логистики обеспечивают возможности для осуществления логистики с большей добавленной стоимостью в более безопасных рабочих пространствах. Было бы полезно, чтобы заинтересованные стороны – как в частном, так и в государственном секторах (порты, железные дороги, министерства и агентства, занимающиеся планированием перевозок, и т.д.) – могли ознакомиться с технической, проектной и эксплуатационной практикой, распространенной в странах с более эффективными системами логистики. ЦАРЭС может сотрудничать с другими организациями и развивать мероприятия по обмену знаниями.

Более того, лишь несколько стран-членов ЦАРЭС подписали конвенции AGC, AGR и AGTC, устанавливающие общие стандарты для автомобильной, железнодорожной и мультимодальной инфраструктуры. Было бы желательно, чтобы к ним присоединилось больше стран, и чтобы стандарты получили широкое распространение.⁴²

⁴² На момент завершения этого отчета ЕЭК ООН завершала свою работу над справочником по составлению национальных мастер-планов грузовых перевозок и логистики.

7.2.4. Улучшать знания о грузовых потоках ЦАРЭС

В настоящее время нет систематического мониторинга грузопотоков в страны ЦАРЭС и из них в/из основных портов. Национальные статистические данные о транспорте и торговле не собираются систематически на региональном уровне, чтобы вырисовывалась картина пропускной способности портов, коридоров и логистических узлов. Таким образом, карта логистических потоков в регионе ЦАРЭС неизвестна.

Отсутствие количественных данных о потоках и их эволюционном развитии в регионе затрудняет выявление узких мест и определение приоритетности инвестиций в проекты грузовых перевозок и логистики. Под эгидой транспортной деятельности ЦАРЭС было бы полезно координировать сбор и анализ данных о международной торговле стран ЦАРЭС, определение объемов, видов транспорта, портов погрузки и разгрузки, пунктов перераспределения грузов между отдельными видами транспорта и основных пунктов формирования/расформирования и распределения грузов.

7.2.5. Содействовать передовой практике планирования, включая экологические и социальные гарантии

В Разделе 6.3 уже определены некоторые слабые стороны и недостатки в планировании инфраструктуры в странах ЦАРЭС. Программа ЦАРЭС уже предоставляет платформу для обмена знаниями в нескольких областях. Это может быть расширено на планирование портов и логистической инфраструктуры.

Более того, ряд международных, региональных и национальных соглашений и правил, касающихся экологических, социальных и гендерных аспектов, имеют отношение и к проектам в области портов и логистики. Хотя экологические и социальные гарантии являются нормой для проектов, финансируемых международными финансовыми организациями, экологические и социальные (E&S) стандарты должны применяться также в рамках проектов, финансируемых из частных источников, а также проектов, реализуемых в рамках двусторонних инициатив – таких как ОПОП и другие.

7.3. Компонент III. Операции

7.3.1. Продвижение эффективных и конкурентоспособных интермодальных решений

Центральная Азия является одной из частей мира, где железнодорожные грузовые перевозки по-прежнему являются краеугольным камнем многих логистических цепочек. Это является унаследованным преимуществом в ситуации, когда многие другие регионы мира стремятся к увеличению своей доли на рынке железнодорожных перевозок – в лучшем случае, со смешанными

результатами. В то время как дальнейший рост объемов штучных и негабаритных грузов может быть затруднен, у контейнерных и интермодальных грузов все еще имеются возможности роста. Не только в связи с необходимостью перевалки грузов с грузовиков в железнодорожные составы, но и потому, что страны Центральной Азии будут, соответственно, диверсифицировать торговлю товарами с большей добавленной стоимостью и промышленной продукцией.

Однако текущая ситуация с коридорами ЦАРЭС неоднозначна. Контейнерные железнодорожные перевозки уже хорошо развиты и увеличиваются в коридорах в/из КНР, но по-прежнему незначительны на Кавказе или в коридорах Север-Юг Аравийского моря.

Большинство портов в мире активно продвигают морское/железнодорожное сообщение, чтобы быстро и эффективно перемещать контейнеры в сухие порты и на мультимодальные логистические базы вглубь своих внутренних районов. Наконец, что не менее важно, эти операции повышают эффективность перевозок, уменьшают образование заторов вследствие скопления грузовиков в портах и вокруг них, обеспечивают более мирное сосуществование между портами и прилегающими городами, и сокращают воздействие на окружающую среду.

Использование контейнеров требует надежного времени выполнения работ и дешевых вариантов перемещения и хранения пустых контейнеров. Когда этого нет, импорт облагается дополнительными импортными сборами, чтобы компенсировать стоимость контейнеров или затраты на разгрузку. В среднесрочной и долгосрочной перспективе было бы интересно изучить возможности других видов интермодальных перевозок – например, таких как смена съёмного кузова для смешанных автомобильно-железнодорожных перевозок, использование прицепов или полуприцепов, использование различных вариантов сочетания уже доступных комбинированных перевозок. В исследованных коридорах имеются некоторые пары пунктов происхождения/назначения (например, из Черного моря в Баку или из Карачи в Северный Пакистан), в которых интермодальные перевозки минимальны, но обладают потенциалом дальнейшего развития челночных железнодорожных перевозок.

Однако необходимым фактором, обеспечивающим возможность интермодальных перевозок, являются эффективные и надежные железные дороги, интегрированные с другими видами транспорта – такими как автомобильные и внутренние водные пути. Следовательно, реформа железных дорог, как упоминалось в Компоненте I, является необходимым, но не достаточным условием.

Следует подчеркнуть, что МДП – это глобальная транзитная система, которая также является интермодальной.⁴³ Чтобы упростить и ускорить транспортировку товаров в портах, систему МДП необходимо интегрировать в таможенные/портовые системы, чтобы облегчить быстрый выпуск

⁴³ В 2017 году был проведен пилотный проект из Словении в Иран по системе МДП, включая перевозки автомобильным, морским и железнодорожным транспортом. См. <https://www.iru.org/resources/newsroom/first-intermodal-tir-operation-contain-rail-maritime-and-road-legs>. Кроме того, сотрудничество между портовыми властями + МДП и ИТ-инструменты МДП тестируются в иранских портах со значительным сокращением времени простоя в портах.

Вставка 19: Интермодальные перевозки в Европе и США

Интермодальные перевозки были основным фактором роста объемов железнодорожных перевозок в ЕС и США.

Интермодальные или “комбинированные”^а железнодорожные перевозки опережают европейские железные дороги. С 2005 по 2016 годы европейские железные дороги потеряли 4,7% от общего тоннажа и выросли лишь на 1,3% в пересчете на тонно-километры. Однако за тот же период железнодорожные комбинированные перевозки выросли на 32,5% (в тонно-километрах) и на 50,2% в тоннах (МСЖД, 2019 г.). Большинство портов в Европе заняты привлечением железнодорожного сообщения в свои внутренние районы.

Развитие интермодальных перевозок в Европе



Источник: (МСЖД, 2019 г.)

В США объем контейнеров и трейлеров, перемещаемых по железной дороге, вырос более чем вдвое с 2000 года, увеличившись с, примерно, 6 миллионов в год в 2000 году до почти 13 миллионов в 2013 году. Структура роста была примерно равна увеличению контейнерных перевозок в портах. (Источник: <https://ops.fhwa.dot.gov/publications/fhwahop16057/sec2.htm>).

^а По данным ЕЭК ООН: комбинированные перевозки – это интермодальные перевозки, при осуществлении которых основная часть поездки приходится на железную дорогу, внутренние водные или морские пути, а любые начальные и/или конечные участки, обслуживаемые автомобильным транспортом, должны быть как можно короче. При осуществлении железнодорожных комбинированных перевозок могут использоваться контейнеры (наиболее распространенная система), съемные кузова, полуприцепы полных прицепов (часто обозначаемые как “катящееся шоссе”).

Источники: <https://ops.fhwa.dot.gov/publications/fhwahop16057/sec2.htm>; Европейская экономическая комиссия ООН.

товаров из портов. Не все порты в регионе ЦАРЭС могут обрабатывать грузы по системе МДП. То же самое можно сделать для мультимодальных железнодорожно-автомобильных перевозок Китай – Центральная Азия и Европа.

Соответственно, рекомендуется, чтобы продвижение интермодальности было включено в качестве ключевого вопроса в повестку дня ЦАРЭС по железным дорогам.

7.3.2. Повышение предсказуемости и надежности

Грузоотправители и импортеры готовы согласиться на длительные транзитные перевозки грузов в страны Центральной Азии и из них, зная, что расстояния огромны. Однако непредсказуемые сроки поставок могут причинить ущерб многим отраслям – как с оперативной, так и с финансовой точки зрения:

- (i) Фабрики, работающие с своевременными цепочками поставок, должны будут создать буферные запасы, имеющиеся на месте, чтобы избежать разрывов в производстве.
- (ii) Непредсказуемость сроков поставки может также привести к порче экспортируемых или импортируемых скоропортящихся продуктов.
- (iii) Это может быть сопряжено с пенями или аннулированием контрактов на поставку.
- (iv) Транспортные компании могут быть не в состоянии заранее планировать эффективное использование транспортного оборудования. Неиспользуемое оборудование сопряжено с определенными издержками, которые будут либо перенесены на клиентов, либо приведут к снижению нормы прибыли транспортных компаний.

Во время обсуждений с заинтересованными сторонами в ходе поездок на места часто высказывалась обеспокоенность по поводу непредсказуемости, например (i) задержки при доставке грузов значительно превышают заявленные сроки; (ii) графики являются открытыми; (iii) время пересечения границы или выхода из портовых терминалов превышает ожидаемое время по непредвиденным причинам; (iv) непредусмотренные и/или зависящие от произвольных решений задержки с получением разрешений или виз; (v) кража отдельных частей грузов; и (vi) погодные условия, делающие поездку непредсказуемой или даже невозможной.

Чтобы мультимодальные логистические цепочки были привлекательными, они должны быть эффективными и надежными. Все заинтересованные стороны должны активно участвовать в минимизации времени ожидания в пунктах перераспределения грузов между отдельными видами транспорта, содействовать взаимодействию между своими системами и синхронизировать свои расписания. Это – та область, которая выходит за рамки пересечения границ и требует сотрудничества всех заинтересованных сторон, то есть портов, железных дорог, терминалов, внутренних контейнерных складов, таможенных органов, государственных учреждений и частного сектора.

7.3.3. Продвигаться в направлении цифровизации, интеллектуальных портов и логистики

Цифровизация мультимодальных логистических цепочек может снизить административные расходы, сократить время ожидания, повысить предсказуемость, правовую и нормативную определенность, а также обеспечить прозрачность логистических цепочек. Это включает в себя, в числе прочего, расширение электронных таможенных процедур на всех ПП, а также присоединение и внедрение международных стандартов, таких как e-МДП и e-КДПГ. Пока только Таджикистан подписал конвенцию e-КДПГ. Пилотные проекты e-МДП были внедрены в Грузии, Азербайджане и Казахстане, а также в соседних странах – таких как Турция, Иран и Украина. Возможно широкое

использование e-МДП во всем регионе, поскольку почти все страны ЦАРЭС оснащены ИТ-инструментами МДП (электронное предварительное декларирование МДП (TIR-EPD) и RTS) и готовы к их внедрению.

В последние годы морские порты трансформировали свой традиционный подход к управлению инфраструктурой и стали участвовать в обмене данными между портом и своими сообществами пользователей. Это преобразование включало в себя разработку интегрированных систем, в которых руководители портов и терминалов обмениваются информацией в электронном виде со своими партнерами, используя электронный обмен данными (EDI), а в последнее время внедряют системы портового сообщества (PCS). Разработка систем с использованием Интернета позволила портам предоставлять динамическую информацию в режиме реального времени, которая позволяет пользователям порта использовать канал связи, который может быть задействован для всех участников цепочки поставок. Интеллектуальные порты – это обозначение такого объекта, который включает в себя систему портового сообщества (PCS) как открытую и нейтральную платформу, которая соединяет несколько систем, обеспечивая, тем самым, безопасный и интеллектуальный обмен информацией между различными организациями, составляющими сообщество морского порта. Системы PCS были разработаны для обеспечения стратегического альянса между данными, которыми они обмениваются, и концепцией «единого окна».

В регионе ЦАРЭС морские порты начинают сталкиваться с переходными вопросами о том, чего порт хочет добиться, став интеллектуальным – другими словами, является ли PCS стратегическим императивом для портов ЦАРЭС. Эта проблема усугубляется большим разнообразием специфики услуг, существующих в портах ЦАРЭС, например: полностью насыпные порты по сравнению с железнодорожными паромными портами. Определение того, где находятся быстрые выгоды и долгосрочная добавленная стоимость, должно осуществляться в сотрудничестве с соответствующими пользователями портов.

Еще одна проблема – повышенное внимание к кибербезопасности. Компании, работающие в портовой и логистической отраслях, отвечают не только за данные о клиентах (которые и без того являются чрезвычайно ценными), но и за физические товары.

И, наконец, НКТ могут существенно повысить эффективность, надежность и отслеживаемость на складе с использованием систем управления складом (WMS), а также при транспортировке и доставке «до двери» с использованием систем планирования маршрутов и управления парком. Широкое использование систем планирования маршрутов и управления парком также рассматривается как ключевые факторы, способствующие более энергоэффективным и экологичным перевозкам.

7.3.4. Продвижение экологических аспектов в портах и логистике

Транспорт является одним из основных источников загрязнения окружающей среды и, в то же время, быстро развивающейся отраслью, поэтому он подвергается все большему давлению и вынужден предоставлять сертификаты экологической безопасности. Все более многонациональным группам или крупным клиентам требуются экологические стандарты – такие как ISO 14.001, а также стандарты, связанные с их поставщиками услуг.

Различные другие инициативы – такие как инициатива ИМО «Зеленые порты» и «Европейские экопорты»⁴⁴ – устанавливают стандарты, которым следуют многие порты по всему миру. Такие стандарты как «Экоздание»⁴⁵ (Green Building – экологически безопасное и энергоэффективное здание) становятся все более популярными для зданий и складов, и иногда требуются международными клиентами.

К сожалению, транспорт и логистика в Центральной Азии только начинают применять этот подход. Дешевые цены на бензин и дизельное топливо в некоторых нефтедобывающих странах не способствуют эффективной стратегии потребления топлива.⁴⁶ Старый автопарк и плохое или несуществующее соблюдение экологических норм приводят к большому расходу топлива. Хотя железнодорожные перевозки более экологичны, нежели перевозки грузовыми автомобилями, они осуществляются, в основном, с использованием старых дизельных локомотивов, а использование дизельных резервных генераторов являются обычным явлением. Лишь небольшая часть логистических компаний в регионе, большинство из которых являются дочерними компаниями многонациональных групп, демонстрирует приверженность каким-либо экологическим обязательствам в своей деятельности.

Зеленая логистика является не только источником дополнительных затрат, но также может открыть возможности для улучшения и снижения затрат. Модернизация парка, улучшения аэродинамических характеристик или приобретение устройств для планирования маршрута могут предполагать необходимость осуществления первоначальных инвестиций, но зато позволят экономить топливо и деньги в средне- и долгосрочной перспективе. ISO 14.001 может помочь компаниям избежать ненужного использования ресурсов при осуществлении внутренних операций. Часто требуются ночные операции в портах, а замена на эффективное светодиодное освещение терминала может практически моментально обеспечить значительную экономию.

Репутация становится все более важным условием, поскольку пользователи портов и терминалов более

информированы и связаны с современными сводами норм и правил. В мире с повышенным уровнем экологической осведомленности, экологическая логистика приобретает все большую актуальность для стран ЦАРЭС, желающих взаимодействовать с другими рынками.

В области портов определен ряд мировых событий, которые могут стать полем для последующей работы в рамках программы ЦАРЭС:

- (i) Роль портов в развитии синей (безотходной) экономики;
- (ii) Регулирование, осведомленность и потребности в инвестициях, связанные с выполнением международных конвенций – таких как Конвенция об управлении балластными водами;
- (iii) Инвестиционные потребности/потребности в конкретных коридорах со стороны порта (на суше) для соблюдения ограничений ИМО на содержание серы в судовом топливе (инвестиции в заправочную инфраструктуру);
- (iv) Политика на национальном уровне и обеспечение соблюдения законодательства в отношении качества воздуха как движущей силы для внедрения энергоснабжения от берега до судна (и других решений по снижению выбросов в атмосферу в доке);
- (v) Политика и инвестиционные потребности в отношении адаптации к изменению климата;
- (vi) Потребности в инвестициях со стороны порта для содействия стратегии ИМО по сокращению выбросов парниковых газов с судов;
- (vii) Роль глобального Центра сотрудничества в области морских технологий (МТСС) в регионе ЦАРЭС в сотрудничестве и информационно-пропагандистской деятельности на региональном уровне, чтобы помочь странам в разработке национальной политики и мер в области морской энергоэффективности.

7.4. Компонент IV. Возможности и навыки

7.4.1. Укреплять бизнес- и профессиональные экосистемы

Улучшение торговли и логистики в регионе ЦАРЭС требует появления структурированных бизнес-экосистем на национальном и региональном уровне, которые в большинстве стран все еще находятся в зачаточном состоянии. В таких странах, как Казахстан

⁴⁴ См.: <https://www.greenport.com/> и <https://www.ecoport.com/>

⁴⁵ См.: <https://www.worldgbc.org/>

⁴⁶ В феврале 2020 года литр дизтоплива стоил 0,35 долл. США в Азербайджане; 0,38 долл. США в Туркменистане; в диапазоне 0,5-0,6 долл. США в Казахстане и Узбекистане; 0,73 долл. США в России; 0,82 долл. США в Пакистане; 0,93 долл. США в Грузии; и только 0,02 долл. США в Иране. Источник: <https://globalpetrolprices.com>

и Узбекистан, появились логистические ассоциации, объединяющие заинтересованные стороны отрасли. Даже центральноазиатская сеть LTT начала свою деятельность при поддержке Немецкого агентства сотрудничества GIZ. Продолжаются другие усилия по структурированию платформы национальных логистических организаций. Эти инициативы, в основном, приветствуются, и заинтересованным сторонам отрасли рекомендуется поддерживать их в качестве активных сторонников широкой модернизации всей отрасли.

В настоящее время Федерация ассоциаций перевозчиков и экспедиторов (ФАПЭ) ЦАРЭС включает в себя, в основном, национальные ассоциации автомобильных перевозок или экспедиторские организации. Эти организации не всегда включают в себя поставщиков логистических услуг (уровня 2PL, 3PL),⁴⁷ а также грузоотправителей, продавцов, оптовиков, дистрибьюторов и многие другие компании, которые полагаются на эффективные логистические цепочки и каналы поставок. Участие в программе ЦАРЭС организаций, представляющих более широкую перспективу логистических цепочек и каналов поставок, обогатит дискуссии и выработку политики. ЦАРЭС может также поддерживать обмены на региональном и международном уровне между учебными центрами, университетами, инструкторами, стажерами и другими заинтересованными сторонами, чтобы они могли ознакомиться с международной практикой логистики.

7.4.2. Продвижение стандартов логистических навыков и квалификаций

Нехватка квалифицированного персонала в области логистики на всех уровнях упоминалась многими компаниями частного сектора как одно из узких мест для развития отрасли в регионе. В LPI отражено, что большинство стран ЦАРЭС демонстрируют неудовлетворительные показатели компетентности в

вопросах логистики. оценка Ситуация однородна не везде и не на каждом профессиональном уровне. Как правило, в компаниях среднего и крупного размера имеется хорошо обученное и космополитичное высшее руководство, однако в средних и малых компаниях стандарты снижаются, равно как и в ситуации с руководителями среднего звена и оперативным персоналом.

Во многих странах логистические ассоциации играют существенную роль в определении типов персонала и навыков, требуемых отраслью, и работают вместе с учебными заведениями на всех уровнях для разработки учебных программ, определения и установления целевых стандартов квалификации и навыков для различных профессиональных должностей, организации профессионального обучения и стажировки, совмещения обучения в классе с производственной практикой и использования схем занятий с инструктором, и т.д.

При продвижении профессионального обучения необходимо учитывать снижение гендерных предубеждений в отношении профессий в сфере логистики, наряду с поощрением доступа людей из менее обеспеченных социальных групп к возможностям трудоустройства в этой отрасли.

Было бы целесообразно, чтобы заинтересованные стороны из частного сектора, образовательные и учебные заведения, а также партнеры по развитию занимались продвижением навыков в сфере логистики на всех уровнях – от оперативного до управленческого. Некоторые международные организации – такие как Европейская логистическая ассоциация (ELA) или Ассоциация управления цепочками поставок (ASCM) – предоставляют продукты знаний, обучение и сертифицированные стандарты для развития логистических навыков на разных профессиональных уровнях. Лишь немногие участники в регионе – такие как Казахский логистический кластер, начинают активную деятельность в этих сетях.

⁴⁷ 2PL = поставщики логистических услуг, объединяющие транспорт и складирование; 3PL также интегрирует виды деятельности с добавленной стоимостью.

8. Предлагаемые следующие шаги

В этом разделе предлагаются некоторые рекомендуемые направления для будущей работы ЦАРЭС в области портов и логистики. В Транспортной стратегии ЦАРЭС 2030 предложено пять стратегических компонентов регионального сотрудничества, исследований и действий, а именно: (i) Содействие трансграничным перевозкам и логистике; (ii) Организация дорожного движения и управление дорожными активами; (iii) Безопасность дорожного движения, (iv) Железные дороги; и (v) Авиация.

В этом отчете не будет повторяться то, что уже было предложено в Транспортной стратегии ЦАРЭС 2030, но будут добавлены дополнительные действия, напрямую не упоминаемые в вышеупомянутых компонентах. Эти действия перечислены ниже, включая краткое описание, обоснование, предлагаемые действия и результаты:

Действие 1: Сотрудничество в партнерстве с региональными организациями с участием транзитных стран, не входящих в ЦАРЭС

Описание	Усилить партнерство в рамках сотрудничества с другими региональными организациями – такими как Организация экономического сотрудничества (ОЭС) и Шанхайская организация сотрудничества (ШОС), которые объединяют страны ЦАРЭС со странами, не входящими в ЦАРЭС, с тем, чтобы можно было добиться более тесного сотрудничества и видимости проектов и разработок в странах-членах ЦАРЭС и не входящих в ЦАРЭС странах.
Обоснование	Значительная доля импорта и экспорта стран ЦАРЭС загружается/выгружается в портах и перемещается через страны, не входящие в ЦАРЭС – в основном, через Иран, Российскую Федерацию и Турцию. Эти страны также являются активными членами ОЭС (Иран и Турция) и ШОС (Россия, а также Индия и Беларусь в качестве наблюдателей). Некоторые обмены между ЦАРЭС с упомянутыми организациями уже осуществляются, однако имеются возможности для дальнейшего развития.
Предлагаемые мероприятия	<ol style="list-style-type: none">1. Форумы для обмена фактической информацией и прогнозируемыми разработками.2. Деятельность по развитию коридоров.3. Мониторинг эффективности коридоров.4. Разработка платформ для обмена между представителями частного сектора.
Ожидаемые результаты	<ol style="list-style-type: none">1. Повышение осведомленности о проблемах и возможностях, связанных с портами и транзитом в странах, не входящих в ЦАРЭС.2. Улучшенная видимость полных мультимодальных цепочек от порта до конечного пункта назначения (и наоборот).3. Взаимодействие с другими организациями, также активно участвующими в содействии транспорту и торговле, а также в развитии коридоров.

Действие 2: Обмен знаниями о передовой практике в отношении портовой и логистической инфраструктуры

Описание	Разработать стратегию обмена знаниями о передовой практике в области планирования, развития и управления логистической и портовой инфраструктурой.
Обоснование	Этот материал предоставит специалистам по планированию и официальным лицам в странах ЦАРЭС подробную информацию о наилучшей практике планирования и развития портов и другой логистической инфраструктуры, такой как логистические центры, интермодальные терминалы, сухие порты, грузовые центры и другие объекты, включая экологические аспекты.
Предлагаемые мероприятия	<p>Это действие может включать в себя некоторые из следующих мероприятий:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Инструментарий по планированию и развитию портов и логистической инфраструктуры. 2. Сетевой ресурсный центр. 3. Тематические технические семинары. 4. Посещение ряда лучших международных проектов аналогичного масштаба и динамики.
Ожидаемые результаты	<ol style="list-style-type: none"> 1. Ресурс знаний для сопоставления текущих предположений с историями успеха (и неудач) в других частях мира. 2. Повышенная осведомленность и критический взгляд со стороны должностных лиц и лиц, отвечающих за планирование, улучшат качество и надежность исследований на ранних этапах планирования логистической инфраструктуры. 3. Демонстрация вариантов развития передового опыта в зеленых и малых портах и логистике.

Действие 3: Определение возможностей для мультимодальных коридоров

Описание	Определить пары мест происхождения/назначения, подходящие для мультимодальных/комбинированных перевозок
Обоснование	В некоторых коридорах уровень использования контейнеров и интермодальных железнодорожных перевозок является очень низким, несмотря на расстояние между пунктом отправления и пунктом назначения, а также для того, чтобы объемы могли выдерживать челночные железнодорожные перевозки с использованием контейнеров или других интермодальных транспортных единиц (ITU).
Предлагаемые мероприятия	<ol style="list-style-type: none"> 1. Первоначальная идентификация подходящих коридоров. Примерный список может включать в себя следующие коридоры: Поти-Баку/Алат, Алматы-Ташкент, Актау-Алматы, Карачи-Пешавар-Кабул и т.д. 2. Выявление барьеров, которые в настоящее время препятствуют более общему использованию интермодальных и контейнерных перевозок. 3. Предварительная технико-экономическая оценка коридоров с наибольшим потенциалом и разработка дорожных карт для реализации.
Ожидаемые результаты	Расширение использования контейнеров и мультимодальных перевозок в определенных коридорах с уменьшением затрат, включая экологические.

Действие 4: Дополнение ИМЭК мультимодальной логистикой

Описание	Пересмотреть и дополнить ИМЭК, чтобы включить затраты, время и препятствия вдоль связанных с портами логистических коридоров.
Обоснование	В настоящее время ИМЭК отслеживает время, затраты, задержки и препятствия, обнаруживаемые вдоль коридоров ЦАРЭС, однако объем остается ограниченным в пределах стран ЦАРЭС. Таким образом, он не отражает стоимость, время и препятствия, возникающие при перемещении груза в/из портов в конце коридоров, независимо от того, находятся они в странах ЦАРЭС или нет.
Предлагаемые мероприятия	Включить в исследования ИМЭК выборку мультимодальных логистических цепочек, соединяющих наиболее важные порты, обслуживающие ЦАРЭС, оценивая затраты и время по всей цепочке.
Ожидаемые результаты	<ol style="list-style-type: none"> 1. Улучшенная видимость затрат и времени (от времени пребывания в порту до окончательной доставки) по всему коридору. 2. Страновые и региональные планы и проекты будут лучше согласовываться с более широкими логистическими коридорами.

Действие 5: Обмены с национальными логистическими организациями

Описание	Разработать программу обмена между заинтересованными сторонами стран ЦАРЭС с национальными логистическими организациями в других частях мира.
Обоснование	В настоящее время Федерация ассоциаций перевозчиков и экспедиторов (ФАПЭ) ЦАРЭС включает в себя, в основном, национальные ассоциации автомобильного транспорта или экспедиторские организации. Эти организации обычно уделяют мало внимания более широким навыкам логистики и цепочки поставок, обучению и стандартам. Однако в некоторых странах появляются организации с участием более широкого круга заинтересованных сторон в цепочках поставок.
Предлагаемые мероприятия	<p>Предлагается пошаговый подход:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1-й шаг. Определить и наметить логистику и организации цепочки поставок в странах ЦАРЭС. 2-й шаг. Предоставить площадку для обменов, семинаров и т.д. 3-й шаг. Связывать их с их зарубежными коллегами в других регионах. 4-й шаг. Работать с ними, чтобы подготовить оценку пробелов в логистических навыках и план их преодоления
Ожидаемые результаты	<ol style="list-style-type: none"> 1. Вооружение частного сектора ЦАРЭС более широким видением цепочки поставок и логистики. 2. Мягкие аспекты логистических навыков, обучения и стандартов включены в повестку дня правительств ЦАРЭС.

Действие 6: Детальный обзор стран/портов и/или коридоров

Описание	Отчеты с детальным обзором стран/портов и/или коридоров будут давать более адресную оценку различных показателей, включая пропускную способность, маршруты, перераспределения грузов между отдельными видами транспорта, пункты формирования/расформирования грузов, внутреннюю структуру, расположенную вглубь от прибрежной полосы, структуру рынка, конкурентную среду, основных игроков, узкие места, институциональные аспекты, правила, стандарты, способности и навыки и др.
Обоснование	В недавней работе ЦАРЭС уделялось ограниченное внимание портам в открытом море и транзитным коридорам, проходящим через страны ЦАРЭС и страны, не входящие в ЦАРЭС. Имеется большое количество литературы и исследований, посвященных закрытым сетям, ограниченным в пределах границ и портов ЦАРЭС, но мало выходящим за периметр ЦАРЭС.
Предлагаемые мероприятия	<ol style="list-style-type: none"> 1. Определить наиболее интересные коридоры 2. Определить больше заинтересованных стран 3. Составить проекты руководств и структуры детальных отчетов 4. Протестировать пилотные отчеты по отдельным странам, портам и/или коридорам 5. Разработать серию детальных отчетов по всем коридорам, указанным в данном отчете
Ожидаемые результаты	<ol style="list-style-type: none"> 1. Полезные знания и особенности, которые определяют и детализируют транспортные сети в/из портов во внутренние районы ЦАРЭС, расположенные вглубь от прибрежной полосы. 2. Повышение наглядности пропускной способности сетей, существующих и ожидаемых узких мест, воздействия нынешних или планируемых событий в странах, не входящих в ЦАРЭС, и затрат по всем транспортным цепочкам.

Обзорное исследование портов и логистики в странах ЦАРЭС

Члены Центральноазиатского регионального экономического сотрудничества (ЦАРЭС) полагаются на открытые морские порты третьих стран за пределами своих границ в качестве каналов для экспорта и импорта. Эти открытые морские порты расположены, в основном, в странах, не входящих в ЦАРЭС, и действуют как международные океанические торговые узлы, которые соединяют грузы ЦАРЭС, перемещающиеся по трансграничным железным дорогам, автомагистралям, внутренним морским путям, а также на речных и канальных баржах. В этом обзорном исследовании анализируются морские порты и мультимодальные коридоры, которые обслуживают страны ЦАРЭС, не имеющие выхода к морю. Цель состоит в том, чтобы предоставить достаточную основу для развития портов и логистики в регионе и определить области и потенциальные мероприятия, которые потребуют сотрудничества между странами ЦАРЭС и партнерами по развитию в рамках Программы ЦАРЭС.

О Программе Центральноазиатского регионального экономического сотрудничества

Программа Центральноазиатского регионального экономического сотрудничества (ЦАРЭС) – это партнерство 11 стран-членов, а также партнеров по развитию, работающих совместно для продвижения развития посредством сотрудничества, приводящего к ускоренному экономическому росту и сокращению бедности. Оно руководствуется общим видением “Хорошие соседи, хорошие партнеры и хорошие перспективы”. В число стран ЦАРЭС входят: Афганистан, Азербайджан, Китайская Народная Республика, Грузия, Казахстан, Кыргызская Республика, Монголия, Пакистан, Таджикистан, Туркменистан и Узбекистан. АБР выполняет функции Секретариата ЦАРЭС.

Об Азиатском банке развития

АБР стремится к достижению процветания, всеохватности, стабильности и устойчивости в Азии и Тихоокеанском регионе, непрестанно направляя усилия на искоренение крайней нищеты. Основанный в 1966 году банк принадлежит 68 членам, 49 из которых относятся к данному региону. Его основными инструментами оказания помощи развивающимся странам-членам являются диалог по вопросам проводимой политики, кредиты, инвестиции в акционерный капитал, гарантии, гранты и техническая помощь.



СЕКРЕТАРИАТ ЦАРЭС

www.carecprogram.org

АЗИАТСКИЙ БАНК РАЗВИТИЯ

6 ADB Avenue, Mandaluyong City

1550 Metro Manila, Philippines

www.adb.org