

# Стратегии развития транспортной и торговой логистики для ЦАРЭС Краткий обзор девяти исследований АБР



# Стратегии развития транспортной и торговой логистики для ЦАРЭС: Краткий обзор девяти исследований АБР

Макс Ее Хонг Кие

Азиатский банк развития

© Азиатский банк развития, 2009 г.

Все права защищены. Опубликовано в 2009 г.  
Отпечатано на Филиппинах.

ISBN 978-971-561-818-2  
Номер набора для публикации RPS090767

Данные публикации каталогизированы

Азиатский банк развития.

Стратегии развития транспортной и торговой логистики для ЦАРЭС: краткое содержание девяти исследований, проведенных АБР.

Город Мандалайонг, Филиппины: Азиатский банк развития, 2009 г.

1. Транспорт и торговля. 2. Стратегии развития логистики. 3. ЦАРЭС. I. Азиатский банк развития.

Взгляды, представленные в данном отчете, являются взглядами его авторов, и не обязательно отражают взгляды и политику Азиатского банка развития (АБР), его Совета управляющих или тех правительств, которые они представляют.

АБР не гарантирует точность данных, включенных в данную публикацию, и не несет ответственности за любые последствия их использования.

В случае названий или ссылок на конкретную территорию или географическую область, либо же при использовании термина “страна” в данном документе, АБР делает это, не имея намерения давать какие-либо оценки относительно юридического или другого статуса любой территории или области.

АБР не запрещает печатать или копировать информацию, если это делается исключительно в целях личного пользования и для использования в некоммерческих целях при условии соответствующего подтверждения от АБР. Пользователям запрещается в коммерческих целях перепродавать, перераспределять информацию или создавать на ее основе производные работы, не получив на это специального письменного согласия АБР.

Азиатский банк развития  
6 авеню АБР, Город Мандалайонг  
1550 Метро Манила, Филиппины  
Тел +63 2 632 4444  
Факс +63 2 636 2444  
[www.adb.org](http://www.adb.org)

Для отправления заказов свяжитесь:  
Отдел внешних сношений  
Факс +63 2 636 2648  
[adbpub@adb.org](mailto:adbpub@adb.org)

# СОДЕРЖАНИЕ

Перечень таблиц	iv
Список сокращений	v
Предисловие	vi
Общее представление о странах ЦАРЭС	vii
<b>Введение</b>	<b>1</b>
<b>Методология</b>	<b>2</b>
<b>Транспортировка и логистика в регионе Центрально-азиатского регионального экономического сотрудничества</b>	<b>4</b>
Ключевые характеристики региона	4
География, население, природные ресурсы и экономика	4
Международная торговля	6
Вопросы и проблемы в торговле	7
Географические факторы	7
Дефекты и недостатки в физической инфраструктуре	8
Неблагоприятные политики и процедуры	10
Проблемы в отрасли логистики	12
Меры для более эффективных и конкурентоспособных секторов транспорта и логистики Сектора	13
Меры по разрешению проблемы недостатков физической инфраструктуры	14
Меры по реформе политики и процедур	14
Меры по разрешению проблем в секторе логистики	15
<b>Транспортировка и логистика в отдельных странах Центрально-азиатского регионального экономического сотрудничества</b>	<b>16</b>
Афганистан	16
Азербайджан	18
Казахстан	19
Кыргызская Республика	20
Монголия	22
Таджикистан	24
Узбекистан	25
Автономный регион Внутренняя Монголия, Китайская Народная Республика	27
Синьцзян-уйгурский автономный регион, Китайская Народная Республика	28
<b>Заключение</b>	<b>31</b>

# СПИСОК ТАБЛИЦ

1	Общая площадь, население и плотности населения стран и территорий Центрально-азиатского регионального экономического сотрудничества, 2007 г.	4
2	Темы роста Валового внутреннего продукта, экспорта и импорта, 2003-2007	6
3	Расстояние от стран-участниц Центрально-азиатского регионального экономического сотрудничества до ближайших морских портов	7
4	Железнодорожная плотность в странах Центрально-азиатского регионального экономического сотрудничества	8
5	Плотность автодорог стран Центрально-азиатского регионального экономического сотрудничества	9
6	Сопоставление автодорожного транспорта из Кабула в Бандар Аббас и Карачи, 2006 г.	16

# СПИСОК АББРЕВИАТУР

АБР	–	Азиатский банк развития
ЦАРЭС	–	Центрально-Азиатское региональное экономическое сотрудничество
ЕС	–	Европейский Союз
ВВП	–	Валовой внутренний продукт
АРВМ	–	Автономный регион Внутренняя Монголия
НПО	–	Неправительственные организации
КНР	–	Китайская народная республика
ТП	–	Техническая помощь
ТИР	–	Международный перевозчик грузов, имеющий право на упрощённые таможенные формальности при пересечении границ стран, подписавших конвенцию о ТИР-Карнет
ТРАСЕКА	–	Транспортные Коридоры “Европа-Кавказ-Средняя Азия”
СУАР	–	Синьцзян-уйгурский автономный регион

## Примечание

в настоящем отчете «\$» обозначает доллар США.

# ПРЕДИСЛОВИЕ

Данное краткое изложение обобщает результаты и рекомендации девяти исследований, проведенных при поддержке Азиатского банка развития (АБР). Эти исследования помогут определить соответствующие стратегии с тем, чтобы сделать транспортные и логистические секторы стран-членов Центральноеазиатского регионального экономического сотрудничества (ЦАРЭС) более эффективными и конкурентноспособными в отношении к затратам. Эффективные и конкурентноспособные в отношении к затратам транспортные и логистические услуги стимулируют экономическую деятельность, способствуют согласованности социальных, политических вопросов. Больше эффективности поддержит в полной мере производство выгод от роста перевозок между динамичными и растущими экономиками Востока и Запада.

Ряд существенных вызовов стоят перед странами ЦАРЭС. Они не имеют выхода к морю и представляют собой пересеченную местность с большим разнообразием форм рельефа, что делает задачу строительства инфраструктурных и логистических сооружений более дорогостоящей и сложной. Им приходится считаться с инфраструктурой, которая в существенной степени является неадекватной и требует значительных инвестиций и времени для ремонта и содержания. Они имеют системы и среду политики, которые не оказывают необходимой поддержки, таким образом увеличивая затраты и задержки при перевозке товаров внутри стран и через границы. Они испытывают серьезную нехватку требуемых навыков и ноу-хау в области менеджмента. Эти факторы в итоге ограничивают эффективность и производительность транспортных и логистических услуг.

Чтобы устранить трудности, с которыми сталкиваются страны ЦАРЭС, крайне важно странам создать единство в отношении своих целей и действий. Надо выработать консенсус, который способствует осуществлению беспрепятственного перемещения грузов между странами. Ясно, что превалирующим фактором должна быть общая атмосфера сотрудничества, если весь регион желает в полной мере воспользоваться выгодами, предоставляемыми международной торговли. АБР надеется на то, что данная публикация возобновит, усилит сотрудничество и единство в регионе.

Эти исследования согласуются с новым подходом АБР в рамках его Стратегии до 2020 года и ее основными областями проектной деятельности. При этом публикация отчетов вносит вклад в достижение нового стратегического направления АБР – фокусирование на знаниях, которое является одним из движущих сил изменений. Это является частью работы Департамента региона Восточной Азии по разработке соответствующих продуктов знаний, которые поддерживают миссию АБР по сокращению бедности в Азии и Тихоокеанском регионе.

Необходимо особо отметить вклады сотрудников АБР из отдела финансового сектора, государственного управления и регионального сотрудничества, Департамента Восточной Азии и Департамента внешних связей. Мы также хотели бы выразить благодарность консультантам за работу по проведению первичных исследований на местах. Результатом этих совместных усилий является своевременный и значительный вклад в содействие торговле и развитие логистики в регионе ЦАРЭС.

Клаус Герхауссер  
Генеральный директор  
Департамент Восточной Азии

# Общее представление о странах ЦАРЭС

АФГАНИСТАН	
Территория страны (км <sup>2</sup> )	647,500
Население (млн.)	24.5
ВВП н.д.н. (\$)	\$457
Экспорт (\$)	\$454 млн.
Импорт (\$)	\$3 млрд.
Протяженность автодорог (км)	26,700
Протяженность ж/д (км)	(0)

АЗЕРБАЙДЖАН	
Территория страны (км <sup>2</sup> )	86,600
Население (млн.)	8.63
ВВП н.д.н. (\$)	\$8,000
Экспорт (\$)	\$21 млрд.
Импорт (\$)	\$6 млрд.
Протяженность автодорог (км)	29,000
Протяженность ж/д (км)	2,100

КАЗАХСТАН	
Территория страны (км <sup>2</sup> )	2,724,900
Население (млн.)	15
ВВП н.д.н. (\$)	\$11,416
Экспорт (\$)	\$51.9 млрд.
Импорт (\$)	\$44.7 млрд.
Протяженность автодорог (км)	83,720
Протяженность ж/д (км)	14,205

КЫРГЫЗСКАЯ РЕСПУБЛИКА	
Территория страны (км <sup>2</sup> )	199,900
Население (млн.)	5.3
ВВП н.д.н. (\$)	\$2,200
Экспорт (\$)	\$1.6 млрд.
Импорт (\$)	\$3 млрд.
Протяженность автодорог (км)	34,000
Протяженность ж/д (км)	423.5

МОНГОЛИЯ	
Территория страны (км <sup>2</sup> )	1,564,116
Население (млн.)	2.8
ВВП н.д.н. (\$)	\$3,541
Экспорт (\$)	\$852 млн.
Импорт (\$)	\$1 млрд.
Протяженность автодорог (км)	49,077
Протяженность ж/д (км)	1,810

КНР, ВНУТРЕННЯЯ МОНГОЛИЯ	
Территория страны (км <sup>2</sup> )	1,183,000
Население (млн.)	23.9
ВВП н.д.н. (\$)	\$1,367
Экспорт (\$)	\$1.6 млрд.
Импорт (\$)	\$2.3 млрд.
Протяженность автодорог (км)	75,000
Протяженность ж/д (км)	7,436

КНР, СИНЬЦЗЯН	
Территория страны (км <sup>2</sup> )	1,646,800
Население (млн.)	20.5
ВВП н.д.н. (\$)	\$1,882
Экспорт (\$)	\$7.1 млрд.
Импорт (\$)	\$1.9 млрд.
Протяженность автодорог (км)	145,190
Протяженность ж/д (км)	1,371

ТАДЖИКИСТАН	
Территория страны (км <sup>2</sup> )	143,100
Население (млн.)	7.32
ВВП н.д.н. (\$)	\$357
Экспорт (\$)	\$909 млн.
Импорт (\$)	\$1.33 млрд.
Протяженность автодорог (км)	30,563
Протяженность ж/д (км)	950.7

УЗБЕКИСТАН	
Территория страны (км <sup>2</sup> )	447,400
Население (млн.)	28
ВВП н.д.н. (\$)	\$2,629
Экспорт (\$)	\$8.99 млрд.
Импорт (\$)	\$5.23 млрд.
Протяженность автодорог (км)	83,000
Протяженность ж/д (км)	4,400

Источники: Отчеты различных консультантов; АБР, Ключевые индикаторы по Азии и Тихому океану, 2008 г., на [www.adb.org/Документы/Books/Key\\_Indicators/2008/Country.asp](http://www.adb.org/Документы/Books/Key_Indicators/2008/Country.asp); Отчет о мировом развитии Всемирного банка, 2009г. <http://ddp-ext.worldbank.org/ext/DDPQQ/member.do?method=getMembers&userid=1&queryId=135>





# Введение

У стран-участниц программы Центрально-Азиатского регионального экономического сотрудничества (ЦАРЭС)<sup>1</sup> Азиатского банка развития (АБР) большое стремление развивать у себя сектора транспорта и логистики. Это позволит им полностью пользоваться преимуществом того, что они являются транзитными странами, через которые товары перемещаются между Азией и Европой, а некоторые товары – между Северной Европой и Южной Азией и Ближним Востоком. Это явилось бы для них самым важным средством реализации социальной, политической и экономической интеграции, а также восстановления ослабленных учреждений и замены устаревших учреждений после распада Союза советских социалистических республик (СССР), в состав которого входило большинство этих стран. Наконец, это явится стимулом экономической активности в пределах соответствующих границ, таким образом, позволяя им эффективно бороться с бедностью и обеспечить лучшую жизнь для своих граждан.

Программа ЦАРЭС оказывала целенаправленную поддержку развитию транспорта и логистики в регионе. Программа, которая была учреждена в 1997 году, направлена на улучшение жизненного уровня и сокращение бедности в странах ЦАРЭС путем более продуктивного и эффективного регионального экономического сотрудничества, в основном, в областях транспорта, торговой политики, содействия торговле и энергетике.

В рамках данной поддержки региону программа ЦАРЭС АБР предоставила техническую помощь в девяти исследованиях для анализа транспорта и логистики в странах ЦАРЭС и для определения мер, необходимых для обеспечения большей эффективности и ценовой конкурентоспособности транспорта и логистики в каждой стране и в регионе в целом. Ниже представлены обобщенные результаты этих исследований по Афганистану, Азербайджану, Монголии, Казахстану, Кыргызской Республике, автономному региону Внутренняя Монголия и Синьцзян-уйгурскому автономному региону Китайской Народной Республики (КНР), Таджикистану и Узбекистану.

Настоящий обзор состоит из 5 разделов. Раздел 2 описывает методологию, использованную в исследованиях. Раздел 3 дает краткое описание географии, населения, природных ресурсов, экономики, внешней и внутренней торговли в регионе и рассматривает общие для региона проблемы до описания мер, рекомендуемых исследованиями для развития более эффективных и конкурентных услуг по транспорту и логистике в регионе. Раздел 4 описывает сектора транспорта и логистики в отдельных странах ЦАРЭС и территориях, с акцентом на проблемы, с которыми сталкиваются эти сектора и меры, необходимые для их разрешения. Раздел 5 заключает настоящий обзор.

---

<sup>1</sup> Для целей настоящего отчета к странам ЦАРЭС относятся Афганистан, Азербайджан, Казахстан, Кыргызская Республика, Монголия, Китайская Народная Республика (в частности Синьцзян-уйгурский автономный регион и автономный регион Внутренняя Монголия), Таджикистан и Узбекистан.

# Методология

## Состав группы

Для проведения исследования в каждой стране ЦАРЭС АБР привлек группу экспертов. Данная группа состояла из международного консультанта и одного или нескольких местных консультантов. Международные консультанты внедрили передовые международные методы и международные нормы, в процесс, позволяющий группе иметь международное представление о текущей ситуации в стране. Местный консультант собирал данные и представлял местное видение и административную поддержку.

## Период исследования

Обычно на исследование уходило от 6 до 10 месяцев. В некоторых исследованиях международный консультант или консультанты посещали страну три раза минимально на период в 2 недели за поездку, а в остальных случаях они осуществляли одну, но более продолжительную поездку, более чем на один месяц. Остальное время исследований было потрачено на дальнейшее изучение, анализ данных и подготовку отчета.

## Источники информации

Каждая группа собирала первичные и вторичные данные с использованием различных средств. Первичные данные, в общем, получали в индивидуальных беседах с представителями соответствующих правительственных органов и ассоциаций автоперевозчиков, частных компаний и неправительственных организаций. Когда не было возможности очной встречи, использовались интервью по телефону. Выезды на места, главным образом, в транспортные и логистические учреждения, пункты пересечения границ, также были важным источником первичной информации и обеспечивали ценные наблюдения по состоянию и работе таких объектов. Вторичные данные собирались из правительственных органов, официальных ресурсов в режиме онлайн и общественных библиотек. В некоторых случаях группа также посетила другие донорские организации, такие как ЮНКТАД и ЮСАИД, чтобы получить информацию о проектах по развитию. Распространенными источниками информации были:

- (i) Министерства транспорта и связи;
- (ii) Министерства торговли и промышленности (или коммерции);
- (iii) Министерства финансов (в частности, департаменты таможи);
- (iv) Торгово-промышленные палаты;
- (v) Различные ассоциации транспортных и логистических служб, таких как ассоциации экспедиторов и автоперевозчиков;
- (vi) Постоянные представительства АБР.

## Отчетные материалы

Каждая группа представила первоначальный отчет, среднесрочный отчет, заключительный отчет и набор презентационных материалов по результатам исследования. Первоначальный отчет был представлен после первой поездки, среднесрочный отчет – после учета замечаний со стороны сотрудников АБР, а заключительный отчет и презентационные материалы – после внесения всех поправок. Основные моменты исследований были представлены на семинарах ЦАРЭС АБР. Основные итоги исследований были представлены на семинаре по Развитию торговой логистики в регионе ЦАРЭС, который состоялся 2 – 4 сентября 2008 года в г.Ташкент, Узбекистан.

# Транспорт и логистика в регионе Центрально-азиатского регионального экономического сотрудничества

## Ключевые характеристики региона

### *География, население, природные ресурсы и экономика*

Страны ЦАРЭС, вместе с автономными регионами Внутренняя Монголия и Синьцзян КНР, занимают более 8,4 млн. км<sup>2</sup> пустынных и полупустынных равнин и травянистых степей, перемежающихся горными хребтами и немного плодородными долинами. Они являются одними из самых редко населенных стран и территорий в мире, их общее население составляет примерно 135 млн. человек, разбросанных на обширной территории со средней плотностью в 15,5/ км<sup>2</sup>. Среди этих стран плотность населения составляет от 99,1/ км<sup>2</sup> и 61,2/ км<sup>2</sup> в Азербайджане и Узбекистане до 5,9/ км<sup>2</sup> и 1,7/ км<sup>2</sup> в Казахстане и Монголии, соответственно (Таблица 1).

Таблица 1: Общая площадь, население и плотность населения стран и территорий Центрально-азиатского регионального экономического сотрудничества, 2007 г.

Страна/территория	Общая площадь (м <sup>2</sup> )	Население (число)	Плотность населения (число/ м <sup>2</sup> )
Афганистан	647 500	24 500 000	37,84
Азербайджан	86 600	8 580 000	99,08
Казахстан	2 717 300	16 000 000	5,89
Кыргызская Республика	198 500	5 200 000	26,20
Монголия	1 564 116	2 640 000	1,69
Таджикистан	143 100	7 130 000	49,83
Узбекистан	447 400	27 400 000	61,24
АРВМ, КНР	1 183 000	23 600 000	19,95
СУАР, КНР	1 660 000	19 000 000	1,45
<b>Всего</b>	<b>8 647 516</b>	<b>134 050 000</b>	<b>15,50</b>

АРВМ = автономный регион Внутренняя Монголия; КНР = Китайская народная республика;  
СУАР = Синьцзян-уйгурский автономный регион.

Источник основных данных: АБР, *Ключевые индикаторы по Азии и Тихому Океану, 2008 г.*, на сайте [www.adb.org/Документы/Books/Key\\_Indicators/2008/Country.asp](http://www.adb.org/Документы/Books/Key_Indicators/2008/Country.asp)

Эти страны и территории в основном имеют схожие природные ресурсы. Большинство стран богато минеральными ресурсами, такими как уголь и медь, а также нефть и природный газ. Благодаря ускоренной эксплуатации этих ресурсов и повышению цен на них, в экономиках региона произошел значительный рост за последние несколько лет. С 2003 по 2007 года они испытали двухзначные темпы роста валового внутреннего продукта (ВВП), который составляет от 31,9% в Азербайджане и 26,8% в Казахстане, до более скромных, но все же значимых темпов в 15,3% и 12% в Афганистане и Кыргызской Республике соответственно (Таблица 2). Однако нужно отметить, что эти увеличения происходят с очень низких базовых уровней.

Почти все страны ЦАРЭС испытывали драматические политические перевороты в своей недавней истории и, соответственно, в их экономиках. Азербайджан, Казахстан, Кыргызская Республика, Таджикистан и Узбекистан приобрели независимость с распадом СССР. В составе СССР у них было мало возможностей вести торговлю за пределами Советского Союза. Их экономики также характеризовались центральной плановой системой, фиксированным ценообразованием и недостаточной гибкостью при распределении ресурсов. И теперь они сталкиваются с проблемами быстрого перехода к рыночному принципу распределения капитала и ресурсов, а также с проблемами конкурентоспособности на международных рынках.

Монголия также находится в процессе адаптации к условиям дезинтеграции СССР, который оказывал ей значительную экономическую поддержку, а также был крупным рынком для ее экспорта и источником импорта. Экономическая разруха, вызванная потерей поддержки и рынков, была преодолена бумом ее добывающей промышленности с открытием и эксплуатацией крупных месторождений угля, меди и золота.

Афганистан, со своей стороны, делает попытки восстановиться после вековых войн и междоусобиц, среди которых в недавние годы были вторжение СССР, 10-я война в Афганистане между душманами и Россией и Афганскими правительственными силами, а также гражданская война, которая началась после вывода российских войск в начале 1990-х и свержения Талибана. Все эти войны и междоусобицы уничтожили инфраструктуру, учреждения и экономику, которые Афганистан пытается восстановить при помощи международного сообщества.

Таблица 2: Темы роста Валового внутреннего продукта, экспорта и импорта, 2003-2007

	ТР ВВП	ТР Экспорта	ТР Импорта
Афганистан	15,30	33,25	9,50
Азербайджан	31,89	18,52	16,81
Казахстан	26,84	29,87	31,28
Кыргызская Республика	12,34	14,29	27,51
Монголия	21,40	25,91	22,06
Таджикистан	18,91	12,99	23,66
Узбекистан	17,65	19,29	12,05
<b>Регион</b>	<b>21,81</b>	<b>25,91</b>	<b>23,83</b>

ТР = темпы роста, ВВП = валовой внутренний продукт.

Источник базовых данных: 2009 г. Всемирный банк. Отчет о мировом развитии. <http://ddp-ext.worldbank.org/ext/DDPQQ/member.do?method=getMembers&userid=1&queryId=135> (various страны).

## *Международная торговля*

Международная торговля для стран и территорий ЦАРЭС характеризуется быстрым ростом, однообразными экспортными товарами, аналогичными торговыми партнерами и отсутствием взаимодополняющих товаров, что ограничивает фактическую и потенциальную внутри-региональную торговлю.

С 2003 по 2007 годы рост объемов экспорта ЦАРЭС был внушительным, при этом среднегодовой рост составил 21,8%. Самые значимые показатели экспорта были у Афганистана (33,3%), Казахстана (29,9%) и Монголии (25,9%). Основными статьями экспорта из региона были нефть, уголь и природный газ, также как и металлы, в основном, железо, сталь и медь.

Объемы импорта из региона также росли внушительными темпами в течение того же периода, в среднем, увеличиваясь на 23,8%. Казахстан лидировал в этой группе, достигнув среднегодового уровня роста в 31,3%. За ним следуют Кыргызская Республика и Таджикистан, импорт которых возрос на 27,5% и 23,7% в год, соответственно (Таблица 2). Импорт региона главным образом составляют готовая продукция, такие как промышленные товары (н-р, машины, оборудование и строительные материалы) и потребительские товары (н-р, автомобили).

Российская Федерация продолжает быть очень важным торговым партнером для стран и территорий ЦАРЭС, являясь и крупным пунктом назначения их экспортных товаров, и источником переработанной продукции и технологического оборудования. В этом нет ничего удивительного, если учесть, что страны входили в состав Советского союза всего лишь два десятка лет назад. Однако есть еще пункты назначения, конкурирующие за экспорт региона. Развитые экономики, такие как Европейский Союз (ЕС), Япония и Швейцария стали важными рынками, а торговые взаимоотношения, установленные большинством стран ЦАРЭС, взаимовыгодны, при этом первоисточники импорта также являются рынками для экспорта, что наблюдается в Афганистане, Казахстане, автономном регионе Внутренняя Монголия (АРВМ) и Синьцзян-уйгурском автономном регионе КНР и Таджикистане.

Экономические структуры региона и этапы развития настолько схожи, что имеется мало возможностей для значительного увеличения торговли среди стран и территорий ЦАРЭС. Многие конкурируют за одни и те же экспортные рынки и производят товары, которые представляют низкую ценность для других стран в регионе. В регионах, где ведется оживленная торговля, страны находятся на различных этапах развития, и их сильные стороны дополняют друг друга, так что можно было бы оптимизировать факторы производства. В свободная торговая зона в Северной Америке, дешевый труд в Мексике, капитал в США и изобилие сырья и земли в Канаде предполагают тесное взаимодействие в торговле. При отсутствии такого взаимодействия торговый потенциал будет ограничен.

Потерю от ограниченной внутри-региональной торговли можно компенсировать стратегическим местоположением региона вблизи трех из четырех стран «БРИК».<sup>2</sup> Произведенные товары из КНР можно перевозить в регион, а товары и сырье из региона смогут найти рынки сбыта в КНР. Кроме того, КНР находится в активном поиске новых экспортных рынков для промышленных товаров в ЕС, который, в свою очередь стремится на рынки в КНР и в остальной части Азии для собственных

<sup>2</sup> БРИК – термин, созданный Голдманом Сачс, обозначающий Бразилию, Россию, Индию и Китай, которые являются наиболее динамичными и быстро растущими экономиками в мире.

промышленных товаров. Новый «Шелковый путь», который проходит от КНР через всю Центральную Азию на Кавказ, в Восточную Европу, и, наконец, в Западную Европу, принесет пользу странам и территориям ЦАРЭС. Использование преимуществ Шелкового Пути, однако, будет зависеть от экономической конкурентоспособности, эффективности и безопасности перевозок в регионе.

## Вопросы и проблемы в торговле

В регионе ЦАРЭС на транспортировку товаров влияют географические факторы, также как недостатки в физической инфраструктуре, неэффективные и неблагоприятные политики и процедуры, а также проблемы в секторе логистики.

### Географические факторы

**Страны, не имеющие выхода к морю.** Все страны ЦАРЭС, СУАР и АРВМ не имеют выхода к морю. Это мешает им интегрироваться с мировыми рынками, так как более 80% международной торговли осуществляется путем транспортировки по морю. Кроме Азербайджана и Монголии странам ЦАРЭС приходится перевозить свои экспортные и импортные товары на расстоянии более 3 000 км до ближайших морских портов и обратно (Таблица 3). Транзитное время и стоимость увеличиваются по мере увеличения расстояния.

**Присутствие анклавов.** Во времена Советского Союза границы Центральной Азии были перечерчены, создав анклавы – части страны, расположенные в глубине территории соседней страны. Иногда автомобильные и железные дороги одной страны ЦАРЭС пересекают эти анклавы. Например, товарам, перевозимым в западном направлении по железной дороге из КНР в Узбекистан, нужно пройти по территории Кыргызской Республики, через Канибадам и Худжанд в северной части Таджикистана прежде чем попасть в Узбекистан. Пересечение границ ведет к задержкам и дополнительным затратам.

Выше указанные проблемы носят географический характер, и мало что можно предпринять, чтобы исправить ситуацию. Поэтому необходимо сконцентрировать внимание на улучшении физической инфраструктуры, политик и процедуры и эффективности сектора логистики.

Таблица 3: Расстояние от стран-участниц Центрально-азиатского регионального экономического сотрудничества до ближайших морских портов

Страна	Расстояние (в км)
Азербайджан	800
Казахстан	3 750
Кыргызская Республика	3 600
Монголия	995
Таджикистан	3 100
Узбекистан	2 950

Источник: Секретариат Экономической и социальной комиссии для Азии Тихоокеанского региона ООН (ЭСКАТО ООН).



## Дефекты и недостатки в физической инфраструктуре

**Проблемы в железнодорожном транспорте.** Железнодорожный транспорт является самым экономичным видом транспорта для больших расстояний.<sup>3</sup> С точки зрения затрат на пройденный км он дешевле автодорожной перевозки. Однако, в Центральной Азии перевозчики все еще пользуются автодорожным транспортом, потому что железнодорожный транспорт негибкий, а железнодорожная система в регионе ненадежна. Зачастую бронирование на железнодорожный транспорт необходимо производить за несколько дней, а в случае с Монголией – за 30. Напротив, грузовик можно организовать в течение одного дня. Более того, железнодорожные сети недостаточно протяженные, чтобы охватить все территории. В общем, плотность железнодорожной сети в ЦАРЭС не сопоставима с 0,81 км/100 км<sup>2</sup> КНР, и намного ниже чем 2,46 км/100 км<sup>2</sup> в США (Таблица 3). Таким образом, грузовик всегда требуется для покрытия «последней мили», особенно, когда требуется доставка на дом. Другой серьезной проблемой является нехватка железнодорожных вагонов и проводников, длительное время ожидания без никакой гарантии, что груз будет, наконец, погружен. Ситуация ухудшается в пиковые сезоны, когда происходит наплыв определенных товаров, или когда происходит несбалансированная структура торговли. Такая ситуация наблюдается в СУАР, где всегда высокий спрос на железнодорожные вагоны в восточном направлении в другие провинции в КНР из-за низкого объема товаров, и поэтому меньше железнодорожных вагонов, движущихся в западном направлении обратно в СУАР через Китайскую железную дорогу Ланксин.

Таблица 4: Железнодорожная плотность в странах Центрально-азиатского регионального экономического сотрудничества

Страны/территории	Протяженность железных дорог (км)	Территория страны (км <sup>2</sup> )	Плотность (км/100 м <sup>2</sup> )
Афганистан	0,0	647 500	0,00
Азербайджан	2 100,0	86 600	2,42
Казахстан	14 205,0	2 717 300	0,52
Кыргызская Республика	423,5	198 500	0,21
Монголия	1 810,0	1 564 116	0,12
Таджикистан	950 7	143 100	0,66
Узбекистан	4 400,0	447 400	0,98
АРВМ, КНР	7 436,0	1 183 000	0,63
СУАР, КНР	1 371,0	1 660 000	0,08

АРВМ = автономный регион Внутренняя Монголия; КНР = Китайская народная республика; СУАР = Синьцзян-уйгурский автономный регион.

Источник базовых данных: различные отчеты консультантов.

Примечание: Данные по протяженности железных дорог верны на момент написания. С тех пор больших изменений не произошло в протяженности железных дорог, хотя многие страны в процессе планирования, увеличения протяженности железных дорог.<sup>4</sup>

<sup>3</sup> Обычно автодорожный транспорт конкурирует с железнодорожным транспортом на расстоянии в пределах 750 км. На более длительном расстоянии железнодорожный транспорт более экономичный.

<sup>4</sup> Например, Казахстан планирует 980 км железнодорожное соединение от Шалкара до Бейнеу, которое будет служить горнодобывающим отраслям недалеко от региона Актау. Однако на строительство железных дорог уходит много времени и усилий; таким образом, вряд ли показатели в данной таблице претерпят значительные изменения за короткий период времени.

Железнодорожные системы в ЦАРЭС также испытывают нехватку оборудования и подвижного состава. Например, Кыргызская Республика в значительной степени зависит от железнодорожных вагонов из Казахстана и Узбекистана. Железнодорожные платформы и локомотивы также устарели и требуют замены. Большинство локомотивов в Азербайджане отслужили свой срок, и более 50% грузовых вагонов уже непригодны к использованию. Нехватка подвижного состава ограничивает эффективность железнодорожных перевозок. Весь имеющийся подвижной состав уже используется на всю мощность, без дополнительных железных дорог, следовательно, время ожидания железнодорожных вагонов и подвижного состава становится дольше и более непредсказуемым, создавая нестабильную цепочку поставок.

**Проблемы в автодорожном транспорте.** В странах и территориях ЦАРЭС, как и в других частях мира, автодорожному транспорту отдают предпочтение для перевозок на короткие расстояния, или когда требуется гибкость. Со всеми ограничениями в железнодорожном транспорте в регионе, предпочтение отдается автодорожному транспорту даже для длительных расстояний, и на его долю приходится значительная часть грузов, перевозимых между странами и территориями региона и между регионом и остальным миром. В дополнение к привлекательности автодорожного транспорта, особенно при трансграничном транзите товаров, отмечается установление региональных и международных дорожно-транзитных программ, таких как Конвенция ТИР (Transports Internationaux Routiers - Международный перевозчик грузов, имеющий право на упрощенные таможенные формальности при пересечении границ стран, подписавших конвенцию о ТИР-Карнет).

В дорожном транспорте ЦАРЭС есть несколько ограничений. Первое, протяженность требуемых автодорог Центральной Азии значительна, учитывая большие площади, которые нужно пройти. Это очевидно из соотношения протяженности дорог к площади автономных регионов Синьцзян и Внутренняя Монголия КНР, также как и Казахстана и Монголии (Таблица 5).

Состояние поверхности автодорожных сетей ЦАРЭС быстро ухудшается из-за чрезмерного использования грузовиками, которые зачастую перегружены с целью получения максимальной прибыли. Например, сообщается, что в Кыргызской Республике ежегодно теряется 200 км автодорог из-за чрезмерного износа. Автодороги

**Таблица 5: Плотность автодорог стран Центрально-азиатского регионального экономического сотрудничества**

Страны/Территории	Протяженность дорог (км)	Территория страны (км <sup>2</sup> )	Плотность (км/100 м <sup>2</sup> )
Afghanistan	26 700,0	647 500	4,12
Azerbaijan	29 000,0	86 600	33,49
Kazakhstan	83 720,0	2 717 300	3,08
Kyrgyz Republic	34 000,0	198 500	17,13
Mongolia	49 077,0	1 564 116	3,14
Tajikistan	30 563,0	143 100	21,36
Uzbekistan	83 000,0	447 400	18,55
IMAR, PRC	75 000,0	1 183 000	6,34
XUAR, PRC	145 190,0	1 660 000	8,75

АРВМ = автономный регион Внутренняя Монголия; КНР = Китайская народная республика; СУАР = Синьцзян-уйгурский автономный регион.

Источники : Различные отчеты консультантов.

на высокогорных территориях изнашиваются даже быстрее из-за холодных погодных условий. Такая проблема стоит в Памирских регионах в Таджикистане, так как средняя высота над уровнем моря составляет 4 000 м. Ухудшение состояния поверхности автодорожных сетей в регионе происходит также в результате нехватки ресурсов на ремонт автодорог. По передовой международной практике 1% доходов правительства должен выделяться на эти цели, но фактически выделяемые ресурсы крайне малы в большинстве стран, особенно в Афганистане, Таджикистане, Монголии и Кыргызской Республике.

В Центральной Азии также ощущается нехватка качественных автодорог. Хотя и в АРВМ и СУАР имеются дорожные участки Класа I и II, нельзя то же самое сказать о других странах. В Казахстане практически нет автодорог Класа I и II, а в Монголии около 3,8% дорог вымощено.

**Проблемы с перегрузкой на границах.** Перегрузка требуется для железнодорожного грузов, прибывающих на границы КНР и покидают их. Страны ЦАРЭС используют железнодорожную стандартную колею в 1 520 мм, которая используется в Российской Федерации, тогда как КНР использует колею международного стандарта в 1 435 мм, которая используется в 60% ж/д в мире. В результате, требуется перегрузка грузов из Казахстана, Кыргызской Республики и Монголии по прибытию железнодорожных вагонов на границу КНР. Например, в СУАР, китайские товары, прибывающие в Достык, должны подниматься краном на Казахский букс до въезда в Казахстан. Такая ситуация приводит к задержкам и дополнительным затратам.

### *Неблагоприятные политики и процедуры*

Не-гармонизированные таможенные процедуры представляют собой самое значительное препятствие к международной торговле и транспорту и приводит к длинным очередям грузовиков, ожидающих таможенной очистки, возможностям для неофициальных платежей за ускорение процедуры очистки, и к необоснованным задержкам для всей цепи поставки.

Первопричинами являются различные используемые системы классификации товаров, приводящие к проблемам в оценке товаров. Для того чтобы таможня могла собирать экспортные и импортные пошлины, необходимо правильно классифицировать товары. Однако возможны разные толкования одной и той же статьи, и поэтому возникают разные оценки. Ситуация больше усложняется использованием нескольких языков на некоторых пограничных постах, что увеличивает вероятность допущения ошибок при переводе.

Отсутствие официальных договоров по обмену данными является еще одним фактором, мешающим международной торговле. Теоретически груз, экспортируемый источником, должен быть тем же самым грузом, импортируемым в месте назначения. В более развитых странах предварительные электронные извещения об отправке грузов или грузовые ведомости могут отправляться между экспортирующими и импортирующими портами, таким образом, снижая вероятность ошибок, и сокращая время необходимое для считывания данных, что поможет противодействовать контрабанде. Однако такое невозможно в ЦАРЭС, где нет обмена таможенными данными по поступающим и исходящим товарам. Проблема усложняется использованием различных программных приложений и технологий таможенными органами по обе стороны границ. АРВМ применяет H2000, которая является программным обеспечением таможенного управления, разработанным в КНР, а Монголия применяет программу Gamas.

Другим поводом для беспокойства является неисполнение транспортных соглашений. Среди стран-участниц ЦАРЭС было подписан ряд двусторонних и многосторонних соглашений, позволяющих беспрепятственное передвижение грузов и грузовиков. Однако такие соглашения редко выполняются полностью и добросовестно на самом низком уровне, включая пункты пересечения границ.

Ограничивающие режимы торговой политики в регионе создают барьеры. Среди стран ЦАРЭС у Кыргызской Республики самый либеральный режим, а в Азербайджане, Казахстане, Таджикистане и Афганистане режимы достаточно либеральны. С другой стороны в Узбекистане очень ограничивающий режим. Например, Узбекистан налагает таможенные пошлины на большинство импортной продукции до 30%. За некоторым исключением он также обычно налагает 20% акцизный налог на импорт, и облагает налогом автомобили в 90% тарифа. Афганистан, со своей стороны имеет среднюю тарифную ставку в 4%, и он сократил тарифные группы с 25 до 4 в 2006 году.

Связанная с этим проблема состоит в частых изменениях тарифных ставок, особенно, в Азербайджане, Казахстане, Таджикистане и Узбекистане. Экспедиторы и перевозчики жалуются на то, что непредсказуемость тарифов и таможенных методов затрудняет долгосрочное планирование.

Обременительные таможенные процедуры мешают свободному и беспрепятственному транзиту по всей Центральной Азии. Для очистки импорта и экспорта требуется много документов, для деклараций требуется в среднем 20 документов. Во многих случаях требуется одобрение различных правительственных органов, таких как Министерство торговли и промышленности, Министерство иностранных дел Торгово-промышленная палата. Нет службы, работающей по принципу «одной остановки». Однако ряд стран ЦАРЭС приступил к реализации схемы электронного порта (e-port) или единого электронного окна, которая направлена на сокращение времени на процесс заполнения таможенной декларации.

Разные стандарты досмотра в разных странах приводят к увеличению времени проведения досмотра на границе. Обычно досмотр на границе состоит из следующих инспекций: фито-санитарная проверка растений и сельскохозяйственной продукции, ветеринарная проверка животных и обработанного мяса, досмотр автотранспортных средств для весового контроля и проверки параметров, иммиграционный и визовый контроль соответствия требованиям со стороны водителей, пересекающих границы, а также осмотр груза, чтобы правильно классифицировать и оценивать грузы. Сообщалось, что фито-санитарные и ветеринарные стандарты считаются самыми жесткими. Например, Монгольский экспорт товаров из кашемира и переработанного мяса, также как и экспортная пшеница из Казахстана подлежат особенно строгим стандартам, а, следовательно, требуется больше времени на очистку.

Сопровождающий конвой часто применяется в Центральной Азии. После пересечения границ грузовики паркуют на площадке для хранения грузов, где они ожидают дорожную полицию и таможенных сотрудников, которые должны сопроводить их по определенным разделам установленных маршрутов. Время ожидания для составления конвоя и сборы за сопровождение дополняют неэффективность дорожного транспорта, которые для железнодорожного транспорта не представляют проблемы. Примером может служить сбор в Узбекистане с кыргызских водителей за таможенное сопровождение, который составляет 50 Евро для расстояний менее 200 км и 120 Евро для расстояний более 200 км.

Неофициальные платежи остаются исконной проблемой для водителей и перевозчиков. Хотя и не собирались подробные свидетельства, в разных отчетах указывается, распространена практика вымогательства неофициальных платежей. В Кыргызской Республике вдоль ключевых транзитных маршрутов обычно ставятся полицейские дорожные блок-посты. Водителей часто останавливают и просят сделать неофициальные платежи для того, чтобы они могли продолжить свой путь.

### *Проблемы в отрасли логистики*

Кроме проблем с физической инфраструктурой и политикой/процедурами, недостатки отрасли логистики создают преграду для эффективного передвижения товаров. Стратегический анализ отрасли логистики во всех странах ЦАРЭС показал, что активное соперничество среди логистических служб обычное явление. Сектор характеризуется множеством предприятий, которые малы по размеру, слабы по финансовой прочности и ограничены в услугах. Такая ситуация главным образом объясняется низким барьером вхождения в индустрию логистики, и частично благодаря правительственным реформам, по которым приватизируются бывшие государственные активы. Высокая конкуренция по цене, которую создали эти два фактора, привела к деструктивной практике ценообразования и недостаточной прибыльности для большинства предприятия, что в свою очередь заставило большинство логистических служб использовать старые и неэффективные грузовики. Это приводит к высоким транзитным затратам и создает повышенные риски аварий и повреждений транспортных средств.

Ограниченный опыт мульти-модальных перевозок также препятствует интеграции Центральной Азии в мировую торговлю. Логистические сектора в регионе знакомы с процессом транспортировки грузов по обычным железным дорогам, но отсутствие у них опыта мульти-модальных перевозок, усложненное отсутствием мульти-модальных узлов, создает проблему.

В связи с вышеуказанной проблемой и в результате ее, есть еще и низкий уровень контейнерных перевозок в ЦАРЭС. Специалисты по логистике в регионе сведущи в управлении транспортом с использованием традиционных железных дорог, методов крупнотоннажной и малотоннажной транспортировки. Однако они показали затрудненность и в некоторых случаях незнакомство с перемещением грузов в контейнерах Международной организации по стандартизации (ISO). Установление контейнерных терминалов и проведение тренинга были бы полезны для улучшения ситуации, и это позволило бы продвинуться вглубь страны и сократить затраты на транспортировку и задержки.

Недостаток профессионалов также вредит отрасли. Современные логисты должны обладать соответствующими знаниями и навыками в большом количестве мульти-дисциплинарных областей, таких как экономика, международная торговля, мульти-модальный транспорт, проектная логистика, таможенные законы и складирование. По всему региону очень мало профессионалов с такими знаниями и опытом. Отсутствие профессионалов ограничивает способность логистических компаний предлагать оптимальные услуги по логистике.

Низкий уровень использования механизации, автоматизации и компьютеризации отмечается во всех отчетах. Во время своих посещений пунктов пересечения границ, складов и хранилищ, консультанты наблюдали, что большая часть процессов загрузки и разгрузки, хранения, перемещения и перевозки осуществляется вручную. Погрузочно-разгрузочное оборудование (МНЕ), как, например, вилочные подъемники, погрузчики с выдвигаемыми вилами и устройства подъема поддонов, не применяются в обычной

практике. Сбор данных также производится, в основном, вручную. Компьютеры широко используются часто, но не часто используется специальное программное обеспечение для логистики. Кроме того, компьютеры не подсоединены ни к локальной вычислительной сети для повышения продуктивности офиса, ни к территориальной вычислительной сети для электронного обмена данными с другими заинтересованными сторонами, такими как клиенты, поставщики, перевозчики и правительство.

Ограниченный доступ к финансированию является одной из главных ограничивающих факторов для более полного развития секторов транспорта и логистики в регионе. Во многих странах ЦАРЭС ограничивающие финансовые политики и практики, из-за которых логистическим компаниям трудно занимать средства для ре-инвестирования средств. Процентные ставки также очень высоки и составляют от 17% до 24%. Это удерживает службы логистики, также как и других предпринимателей от финансирования инициатив, повышающих эффективность и продуктивность, таких как обновление их оборудования или парка, путем заимствований. Долевое финансирование не является целесообразной альтернативой, учитывая недостаточно развитые рынки капитала по всему региону. Для покупки нового грузовика, произведенного в Европе, бизнесмену из Азербайджана понадобилось бы потратить 200 000 долларов без учета 5% таможенной пошлины и 18% налога на добавленную стоимость. Большинство азербайджанских компаний посчитают цену чересчур высокой, и какое бы финансирование ни имелось через банковские кредиты, оно недоступно из-за крайне невыгодных процентных ставок.

Ограниченное финансирование торговли является еще одной проблемой для компаний, действующих Центральной Азии. Аккредитивы из большинства банков в регионе не всегда принимаются. Это затрудняет перевозчикам производить платежи, особенно, в новых предприятиях, где иногда требуется исполнительный залог. Также бытует мнение, что валюты в регионе подвержены к обесцениванию против доллара США, поэтому логистическим компаниям может понадобиться конвертировать валюты в доллары США для осуществления ими платежей. Например, компании АРВМ требуют оплату в китайских юанях или долларах США, вместо того, чтобы принимать Монгольские тугрики, из-за того, что монгольская валюта считается слабой.

Недостаток специализированных служб и учреждений также часто отмечается в отчетах как фактор, препятствующий дальнейшему развитию транспорта и логистики в странах и территориях ЦАРЭС. Большинство логистических служб могут предлагать основную транспортировку, но не страховку, холодильную цепь, контейнеризацию или другие дополнительные услуги. Набор навыков и средств для этих услуг обычно имеются только в крупных экспедиторских компаниях. В Монголии и АРВМ консультанты отмечали нехватку холодильных хранилищ и инфраструктуры холодильной цепи. Кроме того, водители из АРВМ и Таджикистана часто ожидают несколько дней с грузовиками, нагруженными помидорами на перерабатывающих заводах из-за недостатка холодных помещений. Из-за этого продукция часто портится, что приводит к потерям в цепи поставок.

## **Меры для более эффективных и конкурентоспособных секторов транспорта и логистики**

После выявления проблем, которые возникают в каждой стране, а иногда во всем регионе ЦАРЭС, в отчетах даются различные краткосрочные и долгосрочные меры для решения проблем. Некоторые меры могут быть выполнены быстро с относительно низкими затратами, а другие, такие как строительство железных дорог, потребуют крупных финансовых инвестиций и долгих льготных периодов.

Общая рекомендация консультантов заключается в формулировке национального генерального плана по транспорту и логистике государственно-частным органом. Все страны имеют некоторую форму межминистерской группы, перед которой стоит задача изучения вопросов пересечения границ, таможенного управления и торговли. Однако у Афганистана и Таджикистана нет подробных генеральных планов. Не смотря на то, что Азербайджан, Кыргызская Республика, Казахстан, и Монголия имеют такие планы, от частного сектора поступают просьбы, чтобы они могли участвовать в процессе рассмотрения и пересмотра таких планов. В АРВМ и СУАР имеются генеральные планы, которые включены в стратегии, разработанные Национальной комиссией по развитию и реформе КНР.

Другие общие рекомендуемые меры представлены ниже.

### *Меры по разрешению проблемы недостатков физической инфраструктуры*

- (i) Провести исследования для определения прогнозного спроса на автодорожные и железнодорожные услуги, которые будут использованы для генеральных планов по транспорту и логистике.
- (ii) Обследование возможности выполнения и целесообразности строительства двухпутных железнодорожных систем, электрификация железнодорожных сетей и установка железнодорожных платформ для поездов в два яруса для увеличения пропускной способности железных дорог.
- (iii) Рассмотрение модели строительства - эксплуатации - передачи (СЭП) для внедрения частного финансирования в строительство и ремонт дорог.
- (iv) Строительство логистических объектов, таких как общественные склады, логистические парки, транспортные терминалы, контейнерные дворы и терминалы, специальные экономические зоны, и зоны производства товаров на экспорт на отобранных участках для развития эффективности и мульти-модального потенциала.
- (v) Развитие дорог, связывающих пункты пересечения границ, приобретение и обновление оборудования и средств, таких как рентгеновские машины, стандартные весы, и лучше хранилищ на этих постах.

### *Меры по реформе политики и процедур*

- (i) Объединение инициатив для улучшения методов пересечения границ, установки схемы единого электронного окна и установления региональной транзитной системы в национальных планах по транспорту и логистике.
- (ii) Установление диалогов среди стран ЦАРЭС по региональным транзитным договорам, доступа к морским портам, а также обмен информацией по всем таможенным органам.
- (iii) Снижение изменений в таможенных процедурах по возможности, так что частный сектор может провести долгосрочное планирование и краткосрочное операционное планирование.
- (iv) Предоставление интегрированной услуги по принципу одной остановки для экспортных и импортных деклараций, путем упрощения громоздких процессов подачи заявок и сокращения числа документов, требуемых для одобрения.
- (v) Организация регулярных диалогов с частным сектором по изменениям в перечне тарифов.

- (vi) Оценка необходимости эскортов и конвоев, и если считается, что такой необходимости нет - устранение такой практики.
- (vii) Принятие метода контроля, основанного на оценке риска, при проведении проверки, вместо нынешней практики проведения 100% физического досмотра поступающих товаров.

### *Меры по разрешению проблем в секторе логистики*

- (i) Реализация политики рационализации отрасли для недопущения деструктивной конкуренции, главным образом, содействуя слияниям и консолидациям.
- (ii) Реализация инициатив, таких как средства для предприятий с низкой процентной ставкой, налоговых льгот для новых транспортных средств и антистимулы к использованию старых грузовиков, чтобы транспортные и логистические компании ре-инвестировали в обновление их возможностей, наряду с другими мерами, через покупку новых транспортных средств с более экономичным расходом топлива.
- (iii) Привлечение талантливых людей в логистическую отрасль путем смешанного метода привлечения иностранных специалистов и подготовки местных специалистов через местные университеты и учебные центры
- (iv) Проведение курсов, которые практичны и полезны, такие как инкотермс, курсы Международной федерации экспедиторов, а также и тренинг по контейнерным перевозкам.



# Транспортировка и логистика в отдельных странах Центрально-азиатского регионального экономического сотрудничества

## Афганистан

### *Ключевые характеристики*

Территория Афганистана составляет более 647 500 км<sup>2</sup>, а население - 24,5 млн.<sup>5</sup> Страна не имеет выхода к морю, расстояние от морского порта составляет примерно 2 000 км и его горный рельеф затрудняет движение товаров и людей туда и обратно. В общем, его автодороги в плохом состоянии, включая магистральную дорогу, которая фактически является «кольцевой автомобильной дорогой», проходящей через все его крупные города, такие как Кабул, Кандагар, Херат и Машар-Шариф. У него нет железнодорожной сети.

### *Проблемы*

Основные проблемы, стоящие перед Афганистаном при перевозке товаров и людей:

- (i) расстояние от морских портов и рынков;
- (ii) отсутствие выхода к морю;
- (iii) устаревший парк грузовиков;
- (iv) замедленный переход к рыночной экономике;
- (v) слабый частный сектор, который ограничивает потребность в транспортных услугах;
- (vi) отсутствие национального механизма надзора и координирования торговли и транспорта;
- (vii) слабый банковский сектор, который предлагает ограниченные услуги, что препятствует торговле и перевозке това;
- (viii) отсутствие бондовых складских помещений;
- (ix) слабый потенциал сертификации стандартов
- (x) недостаток полноценно подготовленных человеческих ресурсов для управления операциями секторов транспорта и логистики.

Проблемы, связанные с международной торговлей, стоящие перед Афганистаном:

- (i) Отсутствие гармонизированных таможенных документов;
- (ii) Отсутствие гармонизированного времени работы пунктов пересечения границ;

<sup>5</sup> Цифра приблизительная из-за того, что переписи не производилось с 1979 года.

- (iii) Отсутствие скоординированного таможенного физического досмотра;
- (iv) Ограничения в поездках грузовиков, зарегистрированных в Афганистане, за пределами Пешавара;
- (v) Монополия на перевозки по автодорожному маршруту Карачи-Пешавар со стороны национальной транспортной компании «Национальный логистический центр»;
- (vi) Длительные задержки таможенной очистки;
- (vii) Расхищение;
- (viii) Устаревший договор по транзиту и торговле
- (ix) Длительные задержки в морском порту Карачи.

Афганистан в значительной мере зависит от двух морских портов для своего экспорта: Карачи в Пакистане и Бандар Аббас в Иране. Однако, задержки в таких портах, как Карачи, продлевает время всей перевозки. Это очевидно из Таблицы ниже.

Таблица 6: Сопоставление автодорожного транспорта из Кабула в Бандар Аббас и Карачи, 2006 г. (в \$)

Из Кабула в:	Время в пути (кол-во дней)	Портовые задержки (кол-во дней)	Общее время (кол-во дней)*	Общие затраты** (\$)
Карачи	4	10	14	1 950
Бандар Аббас	6	3	9	2 700

\* Общее время включает общее количество дней с момента выезда из Кабула и пункта отправления.

\*\* Затраты на 20 футовый контейнер от Кабула до морского порта - пункта назначения.

Источник: Ж. Томжик. 2009г. *АФГАНИСТАН: Отчет о Стратегии по содействию торговли и развитию логистики*. Манила: Азиатский Банк Развития.

### Меры по улучшению транспорта и логистики в Афганистане

Есть много значительных мер, необходимых для улучшения физической инфраструктуры, расширения операционного потенциала и упрощения процедур пересечения границ в Афганистане. Среди этих инициатив есть ряд стратегических мер. Министерство общественных работ должно завершить 200 км участок кольцевой автодороги, так как она является главной артерией транспортного движения в стране. Особое внимание следует уделить строительству автодороги с двусторонним движением между Кабулом и Жалалабадом. В пунктах пересечения границ следует улучшить сооружения и оборудования для проведения досмотра. Оборудование для безопасности цепи поставки особенно требуется в таких местах, как Торкхам и международный аэропорт Кабула, из-за проблем с безопасностью в стране. Применение системы единого окна является еще одним стратегическим усилием для сокращения процедуры подачи заявок на разрешение на экспорт. Это требует дополнительного компьютерного оборудования и приспособлений. В частном секторе Ассоциация экспедиторских компаний Афганистана, национальная организация частных экспедиторов могут работать с Международной федерацией ассоциаций экспедиторов для обеспечения обучающих возможностей для заинтересованных лиц в секторах транспорта и логистики, а Торгово-промышленная палата может изучить возможность служить национальным агентством по системе ТИР.

## Азербайджан

### *Ключевые характеристики*

Территория Азербайджана составляет 86 000 км<sup>2</sup>, а население – 8,58 млн. С момента приобретения независимости его экономика развивалась медленно до тех пор, пока не были открыты месторождения нефти во второй половине 1990-х, что стало основой для более устойчивого роста его экономики. С 2003 по 2007 годы его ВВП вырос на годовой уровень роста в 21%, в основном, в результате экспорта нефти. Его географическое расположение также ставит его в стратегическое положение как транзитной страны для товаров, перевозимых с востока на запад. Международный аэропорт Баку и морской порт Баку являются самыми загруженными грузовыми объектами в Каспийском регионе. В июне 2008 года журнал Форбс переместил страну с 110 на 82 место в «Отчете о лучших странах по ведению бизнеса», уделяя дополнительное внимание потенциалу Азербайджана как центра коммерции и торговли в ЦАРЭС.

Общая протяженность автодорог в Азербайджане составляет 29 000 км, а железных дорог – 2 100 км, значительная часть которых относится к программе Европейского Союза по организации транспортного коридора Европа-Кавказ-Азия (ТРАСЕКА) и коридорам ЦАРЭС (2a и 2b). В общем, техническое обслуживание его автодорог слабое, что снижает скорость передвижения транспортных средств. Тем не менее, в автодорожном транспорте вместе с другими видами транспорта происходит устойчивый рост за счет бумажных работ по поискам месторождений и транспортировке нефти. Одним знаменательным событием стало недавнее завершение трубопровода Баку-Тбилиси-Сейхан, по которому транспортируется нефть и газ через Кавказ в Европу. Дневная мощность данного трубопровода составляет 1 млн. баррелей и приближена к использованию на всю мощность. Перевозка нефтяного бурового и разведочного оборудования, техники и строительных материалов, похоже, продвинет рост в секторе на несколько лет вперед. Поэтому необходимо срочно улучшить транспортный потенциал и эффективность погрузочно-разгрузочных работ в морских портах и терминалах внутри страны до необходимого уровня.

### *Проблемы и возможности*

Азербайджан сталкивается следующими транспортными проблемами:

- (i) Плохое проектирование и состояние дорог;
- (ii) Ограниченный объем имеющегося качественного топлива;
- (iii) Износ вдоль автодорог и магистралей;
- (iv) Высокие затраты на логистику
- (v) Несбалансированная транспортная загруженность, при этом ресурсы много используются в одном направлении, что приводит к порожним обратным рейсам.

Проблемы, связанные с международной торговлей, с которыми сталкивается Азербайджан:

- (i) Отсутствие интегрированной национальной стратегии содействия торговле;
- (ii) Комплексные системы и правила контроля над торговлей;
- (iii) Недостаточно развитая банковская система, что ограничивает доступ к финансированию развития торговли и секторов транспорта и логистики;

- (iv) Отсутствие прозрачности и единства толкования таможенных законов и положений;
- (v) Высокие ставки комиссионных;
- (vi) Отсутствие бондовых складов.

### *Меры по улучшению транспорта и логистики в Азербайджане*

В качестве первой инициативы Азербайджан должен сформулировать национальный план развития его транспортной инфраструктуры и его логистического сектора. Отчет АБР содержит анализ основных транспортных коридоров и предлагает возможные местоположения логистических центров. Кроме того, также нужно рассмотреть систему платежей за использование автодорог, чтобы предоставить больше ресурсов для улучшения состояния и ремонта общественных автодорог. Участие частного сектора также важно для мобилизации инвестиций для этой цели. Кроме того, рекомендуется, чтобы Азербайджанский национальный оператор и регулятор железных дорог «Азербайджан Девлот Демир Йоллари» (АДДЙ) рассмотрел операции сети и нормы использования, с тем, чтобы старое и излишнее оборудование можно было продать, а инвестиции сосредоточить на ключевых маршрутах. Одна ключевая инициатива АДДЙ состоит в строительстве железной дороги со стандартной колеей до грузинской границы, что обеспечило бы непрерывную железнодорожную линию прямо до Турции.

## **Казахстан**

### *Ключевые характеристики*

У Казахстана суша составляет более 2,7 млн. км<sup>2</sup>, по территории страна занимает девятое место в мире, а население - 16 млн. человек. Располагаясь между двумя гигантскими экономиками, КНР и Российской Федерацией, он является неотъемлемой частью современного моста, соединяющего Азию и Европу. Его богатая база минеральных ресурсов и сырой нефти являются двигателем экономического роста, с ростом ВВП в среднем на 9,5% в год с 2002 по 2007 г. Он является лидером в регионе по реформе железнодорожного сектора, успешно приватизировав предприятия по производству железнодорожных вагонов, локомотивов и оборудования и увеличивая провозную способность железных дорог, стимулируя инвестиции частного сектора в транспортную отрасль. Этот уникальный опыт является классическим примером того, как соседние страны, возможно, захотят изучить и лучше понять его.

У Казахстана 88 400 км автодорог и 14 205 км железных дорог. Вместе, два вида транспорта перевозят более 90% экспортного, импортного и транзитного груза в стране. Увеличение объема грузоперевозок создает напряженность на железных дорогах и общественных автодорогах, которые в основном III класса или ниже. Сейчас есть большие возможности для страны в форме коридора «Западный Китай – Западная Европа», 2 624 км которого проходят по ее территории. Настоящий проект, который поддерживается несколькими донорскими организациями, стремится создать более связанный транзитный маршрут между Азией и Европой. В поддержку данной инициативы Казахстан объявил в октябре 2007 года, что он будет выполнять в общей сложности 80 инвестиционные проекты, стоимостью примерно в \$30 млрд. в период с 2007 по 2015 годы. Настоящая инвестиционная программа предусматривает прокладывание примерно 1 600 км новых железнодорожных путей, электрификацию 2 700 км существующих железных дорог, строительство или ремонт 50 000 км автодорог по всей стране.

## *Проблемы*

Казахстан сталкивается со следующими проблемами в своем транспортном секторе:

- (i) Необходимость увеличения своего железнодорожного потенциала, которые также достигает своего лимита;
- (ii) Отсутствие дорог класса I и II;
- (iii) Порожные обратные рейсы для грузовиков;
- (iv) Отсутствие опыта в контейнеризации;
- (v) Высокий импортный тариф для контейнеров;
- (vi) Высокая стоимость контейнеризованного транспорта;
- (vii) Отсутствие человеческих ресурсов с соответствующими навыками и опытом.

Страна также сталкивается со следующими проблемами, связанными с международной торговлей:

- (i) Невыгодные таможенные сборы;
- (ii) обременительные таможенные процедуры;
- (iii) частые изменения таможенных законов;
- (iv) неофициальные платежи за очистку груза;
- (v) ограничения в банковских услугах и финансах;
- (vi) высокие сборы и сложные процедуры выдачи виз.

## *Меры по улучшению транспорта и логистики в Казахстане*

Предложен национальный генеральный план для выявления и определение приоритетов ключевых узлов в стране в контексте коридоров ЦАРЭС, при этом приоритет отдается городам Астана, Алматы, Актау, Атырау, Актобе и Караганды, вторичным приоритетом являются города Коргас, Достык, Бейнеу, Семей, Тараз и Троицк. Некоторые пограничные посты тоже должны быть усовершенствованы для снижения воздействия длительного времени ожидания и высоких транспортных расходов при пересечении границ. Относительно программного обеспечения, рекомендуется, чтобы Казахстан исследовал использование системы единого электронного окна, также как и структуру кредитов для предприятий для местных транспортных компаний, чтобы улучшить их грузовики и оборудование.

## **Кыргызская Республика**

### *Ключевые характеристики*

Территория Кыргызской Республики составляет 199 000 млн. км<sup>2</sup>, а население – 5,2 млн. Она поддерживала относительно либеральные экономические и политические реформы, одна из которых открытие ее транспортного и логистического секторов для частных инвестиций. Ее ВВП на душу населения составляет примерно \$2 200, а торговля стабильно развивалась, хотя ее импорт в два раза больше экспорта. Ее импорт в 2008 году составлял до \$3,2 млрд., а общий объем экспорта - \$1,6 млрд. Некоторые из проблем, которые ее правительство активно решает, включают ограниченную промышленную базу, частично в результате небольшой численности населения, что ограничивает спрос на ее внутреннее промышленное производство. Некоторые из

ключевых коридоров ЦАРЭС (1b, 2, 3b, 5) и ТРАСЕКА проходят по ее территории, таким образом повышая ее потенциал в качестве транзитной страны.

В Кыргызской Республике протяженность автодорог 2 242 км, а железных дорог – 423,5 км, при этом на первое приходится 95% общего объема грузоперевозок. Существует крайняя необходимость в дополнительных инвестициях для усовершенствования и строительства дополнительных дорог. Бюджет правительства на транспорт составляет только 20% требуемой суммы, и поэтому поверхность 200 км автодорог серьезно ухудшается из года в год. По сравнению с автодорогами железнодорожные активы и оборудование в стране находятся в относительно лучшем состоянии, благодаря лучшему техническому обслуживанию и менее интенсивному использованию. Железнодорожный орган и оператор Кыргызстана также более открыт и прагматичен в принятии передовых методов в индустрии.

### *Проблемы*

Кроме необходимости строительства дополнительных дорог и обеспечения соответствующего обслуживания ее дорожной системы Кыргызская Республика сталкивается со следующими проблемами в транспортном секторе:

- (i) Отсутствие интеграции в железнодорожной системе, при этом при транспортировке грузов с севера на юг требуется прохождение через Казахстан и Узбекистан;
- (ii) Кыргызские анклав в Казахстане и Узбекистане, что повышает затраты и задержки при пересечении границ, или при осуществлении объезда, чтобы избежать таможенных проверок;
- (iii) Высокая зависимость от соседних стран по техническому обслуживанию железных дорог, графику движения, наличию подвижного состава и опыту развития железных дорог;
- (iv) Отсутствие сильного национального авиа перевозчика, что делает его зависимым от других перевозчиков для авиа транспорта;
- (v) Нехватка специализированного транспортного оборудования, такого как авто рефрижераторы.

Проблемы, связанные с международной торговлей, которые стоят перед Кыргызской Республикой:

- (i) обременительные таможенные требования, которые требуют бумаг в два раза больше, чем в Российской Федерации или КНР;
- (ii) отсутствие оборудования и систем информационных технологий, которые мешают продуктивности таможенных сотрудников на пограничных постах, таким образом, продлевая время досмотра и очистки и увеличивая затраты;
- (iii) распространенность неофициальных платежей, которые могут составлять до двух трети общих транспортных затрат;
- (iv) ограниченные средства коммуникации на пограничных постах с соседними странами, чтобы обмениваться информацией и повысить эффективность операций;
- (v) отсутствие общей таможенной системы гарантии, приемлемой как для кыргызских, так и для китайских таможенных органов;
- (vi) отсутствие стандартов на весовых мостах, используемых на различных пограничных постах, что создает потенциальную проблему излишних штрафов и поборов.

## *Меры по улучшению транспорта и логистики в Кыргызской Республике*

Кыргызской Республике нужно рассмотреть возможности содействия тому, чтобы инвесторы из КНР, Российской Федерации и Казахстана, трех стран со значительным влиянием и долей инвестировать в предприятия Кыргызстана. Эти инвестиции улучшат конкурентоспособность и производительность экономики Кыргызстана, и тем самым, среди других мер, повысят спрос на услуги транспорта и логистики и их наличие. Стране также требуется привлечь донорские организации к улучшению ее физической инфраструктуры. Эти меры критически важны в решении проблемы нехватки средств на государственных проектов.

Среди более специфических мер, необходимых для улучшения транспортных и логистических услуг в Кыргызской Республике строительство железной дороги, связывающей Кашгар и Кара-Суу, и автодорог, соединяющих Кашгар и Иркештам – Ош, также как реабилитация автодороги Торугарт – Балыкчи – Бишкек. Эти меры требуются для того, чтобы страна справлялась с увеличивающимися торговыми потоками между ней и КНР. В то же самое время требуется развивать следующие участки для повышения эффективности транспорта: логистический терминал Ат-Баши, логистический терминал Сары-Таш, мульти-модальный центр Аламедин, Ошский контейнерный двор и мульти-модальный центр Кара-Суу. Также нужно, чтобы таможня установила стандарт весовой сертификации, приемлемой для нее и соседних стран, нужно улучшать таможенное сотрудничество и укреплять связи между пограничными постами Кыргызстана, а также между этими постами и пограничными постами соседних стран. Эти меры должны улучшить ситуацию на пересечении границы.

## **Монголия**

### *Ключевые характеристики*

Монголия, с территорией в 1 564 116 млн. км<sup>2</sup> и с населением в 2,64 млн., стратегически расположена между двум гигантскими экономикам КНР и Российской Федерации. Она также обладает значительными минеральными ресурсами, такими как медь и золото. Продукты животноводства, такие как сырое и переработанное мясо и кашемир являются ее основными экспортными статьями. Так как добывающая отрасль является самым важным двигателем ее экспорта, составляя 71,5% общего объема, экономика привязана к изменяющимся ценам на товары. Ключевая железная дорога протяженностью немногим более 1 000 км, которая проходит по ней, соединяет пограничный пост Российской Федерации Науски с пограничным постом КНР Эрлиан на юге. Данная железная дорога была выбрана в качестве магистрального маршрута в коридоре ЦАРЭС 4 и предлагает альтернативный путь к Транссибирским железным дорогам.

В Монголии протяженность автодорог составляет 49 077, а железных дорог – 1 810 км. По сравнению с Внутренней Монголией состояние ее дорог несколько хуже. Хотя северо-южная магистраль, соединяющая Сухэбатор с Улан-Батором, содержится в относительно хорошем состоянии, ряд автодорог в других частях страны требуют срочного улучшения и ремонта.

Не смотря на недостатки ее инфраструктур, Монголия предлагает ряд преимуществ, которые могут стимулировать международную торговлю между ней и соседними государствами. Во-первых, она является бенефициаром Обобщенной системы преференций ЕС, согласно которой ее экспорт не подлежит уплате тарифов или подлежит уплате низких тарифов. Во-вторых, ее приближенность к приграничным городам Российской Федерации, большинство из которых не обладают хорошими запасами предметов первой необходимости или товаров длительного пользования, и наличие этих товаров в ее приграничных городах привлекает покупателей из Российской Федерации на ее территорию и поддерживают международную торговлю. В-третьих, она относительно продвинута в установлении и работе свободных экономических зон и усиленно трудится для продвижения Замун-Ууд, Алтанбулаг и Цангааннуур. Кроме того, в ней действуют специальные службы контейнерных маршрутных поездов, такие как «Mongolian Express and Friendship» на запад и восток, который предоставляет надежные услуги перевозок на длительные расстояния. Не смотря на недостатки ее инфраструктур, Монголия предлагает ряд преимуществ, которые могут стимулировать международную торговлю между ней и соседними государствами. Во-первых, она является бенефициаром Обобщенной системы преференций ЕС, согласно которой ее экспорт не подлежит уплате тарифов или подлежит уплате низких тарифов. Во-вторых, ее приближенность к приграничным городам Российской Федерации, большинство из которых не обладают хорошими запасами предметов первой необходимости или товаров длительного пользования, и наличие этих товаров в ее приграничных городах привлекает покупателей из Российской Федерации на ее территорию и поддерживают международную торговлю. В-третьих, она относительно продвинута в установлении и работе свободных экономических зон и усиленно трудится для продвижения Замун-Ууд, Алтанбулаг и Цангааннуур. Кроме того, в ней действуют специальные службы контейнерных маршрутных поездов, такие как «Mongolian Express and Friendship» на запад и восток, который предоставляет надежные услуги перевозок на длительные расстояния.

## *Проблемы*

Монголия сталкивается со следующим проблемами в транспортном секторе:

- (i) Тот факт, что MTZ, оператор железных дорог Монголии, является совместным предприятием Российской Федерации и Монголии, тем самым у Монголии ограниченные полномочия для реформирования железнодорожного сектора или усовершенствования потенциала ее железных дорог;
- (ii) Сезонность ведения схем торговли, которая создает пик спроса на железнодорожные услуги для определенных видов продукции в определенные периоды, что отодвигает другие товары и вызывает длительные задержки;
- (iii) Отсутствие мультимодального транспорта для транзитного груза из-за отсутствия автодороги из Чоыр до Замын-Ууд, что ведет к крайне негибкой транспортной системе, согласно которой большинство транзитного груза перевозится по железной дороге и внутренний груз – по автодороге;
- (iv) Недостаток государственных средств для построения, реабилитации и технического обслуживания автодорог, а также невыполнимость инвестирования частного капитала в такие виды деятельности по модели строительство-эксплуатация-передача, из-за ограниченного спроса, вызванного ее обширной территорией суши и малочисленным населением;
- (v) Отсутствие складов общественного пользования, при этом большинство логистических компаний строят и владеют собственными складскими помещениями, обычно небольшие по размеру и с ограниченными функциями.



Международная торговля в Монголии сталкивается со следующими проблемами:

- (i) Высокая зависимость от портов КНР для перемещения импортных и экспортных товаров, и перегруженность портов в КНР, таких как Синьганг, что вызывает задержки в перемещении товаров;
- (ii) Различия в стандартах проверки карантина в КНР и в Монголии, что ведет к задержкам перемещения продукции животноводства на границе Замын-Ууд и Эрлиан;
- (iii) Минимальный обмен данными между таможенными Монголии и КНР, частично из-за разных систем классификации товаров;
- (iv) Невыполнение дорожно-транспортных соглашений, которые подписала страна с Российской Федерацией и КНР, что позволяет свободное перемещение транспортных средств, а также тот факт, что КНР предстоит еще вступить в Конвенцию ТИР.

### *Меры по улучшению транспорта и логистики в Монголии*

Предлагаемая стратегия по секторам транспорта и логистики в Монголии призывает к повышению спроса на транспортные и логистические услуги и их поставок. Для повышения спроса предлагается, чтобы конкурентоспособность местной базы индустрии была усилена, и чтобы производство было поднято до цепи добавленной стоимости. Например, вместо экспортирования сырого лесоматериала, Монголия может также добавить стоимости к лесоматериалу, распилив бревна на куски по заказу. Это добавит больше стоимости от транзитной торговли и, в свою очередь, повышает спрос на транспортные услуги. Тем временем, для улучшения поставок транспортных и логистических услуг, правительству понадобится установить логистические объекты и инфраструктуру, такие как комплексный грузовой терминал и распределительный центр в Улан-Баторе. Также обязательно оценивать различные средства повышения потенциала железных дорог, такие как установка системы поездов для транспортировки контейнеров в два яруса.

## **Таджикистан**

### *Ключевые характеристики*

Известный, как «Крыша мира» Таджикистан на 93% представляет собой горную местность. Его территория насчитывает 143 100 км<sup>2</sup>, а его население насчитывает 7,32 млн. Его ВВП вырос в среднем на 18,9% в год с 2003 по 2007 годы. Его экономика относительно однообразна и в значительной степени основана на экспорте алюминия, хлопка и гидроэлектроэнергии. Коридоры ЦАРЭС 3b, 5 и 6с проходят по его территории. Его транспортная инфраструктура в основном состоит из 30 653 км автодорог и 950,7 км железных дорог.

Страна активно стремится к расширению своих зарубежных рынков. Одним важным фактором в этом усилии является уровень сотрудничества, который он может достичь с Узбекистаном. Благодаря его расположению к востоку от Узбекистана, его грузовикам нужно пройти через его территорию, чтобы попасть на другие рынки, такие как Украина, Турция и ЕС. И именно проезжая через Узбекистан, водители сталкиваются с определенными трудностями. Правительства обеих стран проводят дискуссии для разрешения этих проблем.

## **Проблемы**

Таджикистан сталкивается со следующими транспортными проблемами:

- (i) Разъединенная железнодорожная сеть, при этом северная часть железнодорожной системы не соединена с южной частью, и следовательно автодорожный транспорт остается единственным вариантом перевозки товаров;
- (ii) Его горный рельеф, который создает большие проблемы для наземной транспортировки, особенно в зимнее время и в высокогорных регионах;
- (iii) Необходимость в срочном усовершенствовании большей части автодорожной сети;
- (iv) Ограниченный доступ к финансированию и НДС в 25%, что ограничивает варианты для логистических служб в ре-инвестировании и обновлении оборудования и грузовиков.

Проблемы, с которыми Таджикистан сталкивается, в связи с международной торговлей:

- (i) Присутствие анклавов кыргызских и узбекских территорий, что требует пересечения границ по железной дороге, приведет к более длительным задержкам и более высоким транспортным затратам;
- (ii) Отсутствие зон свободной торговли или специальных экономических зон, что снижает его обращение к иностранным инвесторам и торговцам;
- (iii) таможенные процедуры, требующие 18 документов для экспорта контейнера, таким образом увеличивая задержки и затраты на международную торговлю;
- (iv) недостаток инспекционного оборудования и ограниченное использование информационной технологии, что приводит к длительным очередям при пересечении границ, ущерб для перевозчиков, особенно тех, которые перевозят товары с ограниченным сроком годности.

## **Меры по улучшению транспорта и логистики в Таджикистане**

Страна может сформировать национальный совместный комитет для развития консенсуса между государственным и частным сектором вокруг национальной стратегии по развитию торговли и транспорта, и для мобилизации поддержки для такого подхода. Одним из непосредственных итогов такого партнерства должен стать проект национального плана для транспортного сектора, который определяет приоритеты развития и инвестиций, ключевые узлы в транспортной сети, а также способы, посредством которых можно привлечь частные предприятия. Настоящий план должен предусмотреть меры по оптимизации потенциальной торговли с Южной Азией через Нижний Пянь – пограничный пункт с Афганистаном, который является ключевым участком коридоров ЦАРЭС 5 и 6а, таким образом, позволяя Таджикистану соединять южные морские порты Бандар Аббас в Иране и Карачи в Пакистане.

## **Узбекистан**

### **Ключевые характеристики**

Узбекистан – страна, которая вдвойне не имеет выхода к морю с территорией в 447 000 км<sup>2</sup> и относительно молодым и грамотным населением в 27,4 млн. человек.

В 2007 году он достиг роста ВВП в 9,5%. Его международная торговля расширена на 40,7% в том же году благодаря экспортному буму. Ряд ключевых коридоров ЦАРЭС, а именно 2а, 2b, 3а, 3b и 6, проходят через Узбекистан.

Узбекистан обладает 83 000 км автодорог и 4 400 км железных дорог. Девяносто процентов его автодорог вымощены и относятся к Классам I и II. Тем не менее, большая часть автодорог требует ремонта, так как используется перегруженными грузовиками. В регионе только Узбекистан, Российская Федерация и Украина имеют возможность строить и восстанавливать железнодорожные вагоны. В общем, его транспортная индустрия находится под влиянием торговых схем в регионе, при этом центральное место занимает транзитная торговля.

### *Проблемы*

Узбекистан сталкивается со следующими проблемами в секторах транспорта и логистики:

- (i) Присутствие большого числа милицейских пунктов контроля на дорожных участках, пограничных пунктах и административных границах, что ведет к увеличению задержек и затрат;
- (ii) Недостаток качественного топлива, что ведет к порче транспортных средств, так как используется топливо плохого качества, а также к задержкам и дополнительным затратам, связанным с поисками качественного топлива;
- (iii) Нехватка подготовленных специалистов, особенно в современном управлении цепи поставок.

Проблемы, с которыми сталкивается Узбекистан в связи с международной торговлей:

- (i) Высокие импортные тарифы и акцизный налог, при этом большинство товаров подлежат 20% акцизному налогу, и автомобили - до 90%;
- (ii) Недостаточно развитая банковская система, в стране только два иностранных банка;
- (iii) сложные, громоздкие и ограничивающие законы и положения по иностранному обмену, что усложняет репатриацию средств и платежей за импорт для иностранных предприятий;
- (iv) сложный таможенный кодекс, которые допускает неоднозначное толкование и приводит к противоречивым последствиям во время пересечения границ;
- (v) 100% система проведения проверок в отсутствие метода оценки, основанного на риске; а также 0,2% плата за оформление документов и 5 Евро в час (день недели) или 20 Евро в час (день недели) сбор за таможенный досмотр.

### *Меры по улучшению транспорта и логистики в Узбекистане*

Основной мерой для улучшения секторов транспорта и логистики в Узбекистане является железная дорога Китай - Кыргызская Республика-Узбекистан. Железная дорога может проходить через Иркештам - Ош- Андижан, которая обладает достойными качествами по сравнению с другими маршрутами. Через эту железную дорогу больше товаров может проходить между КНР и регионом на более высокой скорости и с более низкими затратами.

Другая мера – проведение сравнительного анализа для предлагаемого международного аэропорта в Навои. Можно изучить операции в аэропортах Чикаго и Франкфурт,

которые являются авиационными транзитными узлами, чтобы проникнуть в суть установления производственных показателей для нового аэропорта. В частности, можно организовать супер мультимодальный транзитный центр, присоединяя железнодорожные и автодорожные сети к аэропорту. Еще одной специальной мерой является строительство нового моста Чарджоу через реку Амударья. Существующему мосту тридцать лет, и он зимой 2007 года он был серьезно поврежден. В год через мост проходит примерно 40 000 грузовиков, это соединение является ключевым узлом, соединяющим дорогу в Туркменистан и Иран. Наконец, на основных стратегических пунктах нужно установить центры логистики – в Ташкенте, Андижане, Келесе, Алате, Термезе, Нукусе, Бухаре и Навои.

## Внутренняя Монголия, Китайская Народная Республика

### *Ключевые характеристики*

С территорией суши в 1,183 млн. км<sup>2</sup>, автономный регион Внутренняя Монголия (АРВМ) покрывает одну восьмую часть территории КНР. В нем проживает примерно 24 млн. человек, и имеется много минералов, таких как уголь, а также обширные луга и пастбища, откуда он производит шерсть, мясо, овощи и кашемир. Его ВВП увеличивался быстрыми темпами с 2000 по 2004 годы, в среднем рост составил 17,9% в год, с \$16,94 млрд. до \$32,79 млрд. Его международная торговля стабильна, экспорт составляет до \$1,68 млрд. и импорт - \$2,3 млрд. в 2004 году. Он является проходными воротами между Монголией и морским портом Тяньжин (КНР) в коридоре 4 ЦАРЭС.

У Внутренней Монголии 75 000 км автодорог и 7 436 км железных дорог. В общем, его автодороги в относительно лучшем состоянии, чем автодороги в странах ЦАР, при этом ряд маршрутов относятся к классу I или II. Хотя большинство предприятий предпочитают железнодорожный транспорт, потому что он дешевле, недостатком является длительное время ожидания железнодорожных вагонов, которое может затянуться на неделю. И наоборот, грузовик можно организовать в течение одного или двух дней, и это дает больше гибкости для товаров, зависящих от времени. Тем временем, логистические службы быстро совершенствуют свои услуги. Важный вопрос, который может определить состояние международной торговли в АРВМ в будущем, состоит в том, присоединиться ли КНР к соседним странам в принятии системы ТИР.

### *Проблемы*

Проблемы, с которыми сталкивается транспортный сектор Внутренней Монголии:

- (i) Сезонность спроса на железнодорожные вагоны, при этом большинство железнодорожных вагонов используется для перевозки угля в КНР зимой и перевозки строительных материалов и удобрений в Улан-Батор летом, таким образом, продлевается время ожидания железнодорожных вагонов для других товаров;
- (ii) Несоответствие международным стандартам транспортных терминалов, не имеющих прямого выхода к морю, за исключением Эрлиана, а также сезонность действия этих терминалов;
- (iii) Серьезная нехватка помещений для холодильной цепи, что повышает послеуборочные потери в фермерских хозяйствах.

Проблемы Внутренней Монголии, связанные с международной торговлей:

- (i) Фактически двусторонний договор по автодорогам между КНР и Монголией полностью не выполнялся, таким образом, ограничено расстояние участка, в рамках которого водители грузовиков могут перейти на территорию другой стороны;
- (ii) Различие систем описания товаров и классификаций у Монголии и КНР, что ведет к неэффективной оценке товаров;
- (iii) Использование разных языков, а именно, китайский, русский, монгольский и английский, что ведет к ошибкам при переводе;
- (iv) Отсутствие взаимного договора по стандартам проверки, особенно для продукции животноводства, что ведет к различиям в карантинных и ветеринарных нормах;
- (v) Разница в железнодорожных стандартах между КНР и Монголией, следовательно, необходимость перегружать товары на пограничных постах Замун-Ууд и Эрлиан.

### *Меры по улучшению транспорта и логистики во Внутренней Монголии*

Сектора транспорта и логистики, а также международной торговли Внутренней Монголии сложно связаны с перевозкой товаров в Монголию и из Монголии. Поэтому, рекомендации по улучшению данных секторов и международной торговли так или иначе связаны с улучшением отношений с Монголией. Нужно поддерживать более активную взаимосвязь между органами АРВМ и Монголии. Например, может быть создан наблюдательный комитет для обсуждения вопросов присоединения к Конвенции ТИР для КНР, или можно изучить выполнимость улучшения обмена электронными данными между двумя таможенными органами, для которых АРВМ использует систему H2000, а Монголия использует специализированную систему Gamas. Гармонизация таможенных процедур и методов будет продолжаться для увеличения уровня торговли между двумя территориями.

Эти усилия должны быть дополнены инвестициями в физическую инфраструктуру, логистические центры и специализированное оборудование. Представители Внутренней Монголии и Монголии могут вести диалоги для определения инфраструктуры, средств и оборудования, требуемых в Хоххоте, Баотоу и Баяннаоер, чтобы сделать международную торговлю более эффективной. Кроме того, Эрлиан, Ссеке и Ганчимаодао, другие ключевые области, где нужно открыть логистические центры – это Жининг и Линхе. Предоставление рефрижераторных складских помещений также рекомендуется, чтобы значительно сократить порчу продуктов питания, овощей и мяса.

## **Синьцзян, Китайская Народная Республика**

### *Ключевые характеристики*

С территорией суши в 1,646 млн. км<sup>2</sup>, Синьцзян-уйгурский автономный регион КНР имеет население примерно в 19 млн. человек различных национальностей. В 2006 году его ВВП вырос на 16,9% к предыдущему году. Его международная торговля стабильно росла, и общий объем торговли в 2006 году составлял до \$ 9,03 млрд., из которых экспорт насчитывает \$7,139 млрд. Его главными торговыми партнерами являются

пять Центрально-азиатских стран - Казахстан, Кыргызская Республика, Таджикистан, Узбекистан и Туркменистан, которые были пунктами назначения 81,9% экспорта и источниками 79,0% его импорта в том же году.

Синьцзян имеет 145 190 км автодорог и 1 371 км железных дорог. Его особо важная роль в том, что он служит для КНР воротами в Центральную Азию и начальным пунктом транспортного коридоров ЦАРЭС. Город Урумчи действует консолидационным центром товаров, перемещаемых между КНР и Центральной Азией, где пограничные пункты такие пограничные пункты как Алашанкоу и Хоргос играют очень важную значимую роль. Южный город Кашгар также центральный в торговле с Кыргызской Республикой, Таджикистаном и Афганистаном. Кроме того, как только надежность, безопасность и рентабельность будут доведены до соответствующего уровня, железная дорога через Синьцзян и Казахстан может стать серьезным конкурентом Транссибирской железной дороге.

### *Проблемы*

В Синьцзяне имеются следующие транспортные проблемы:

- (i) Несбалансированный поток торговли между Синьцзяном и прибрежными городами, при чем товары, передвигающиеся в восточном направлении в центральный КНР имеют большие объемы и низкую стоимость, а товары, перевозимые в западном направлении от прибрежных городов до Синьцзяна (для экспорта в Центральную Азию), представляют собой готовые товары, таким образом, ограничивая число имеющихся железнодорожных вагонов для товаров, провозимых в восточном направлении;
- (ii) Однообразные услуги, оказываемые тысячами агентов и экспедиторов, 85% дохода которых приходится на стандартные транспортные услуги и 15% дохода получают от дополнительных услуг;
- (iii) Нехватка опытных специалистов по логистике, усиленная большим количеством экспедиторов, быстро растущей торговлей с западом и трудностью с привлечением талантов из других частей КНР;
- (iv) Нехватка крупных и современных логистических центров для оптимизации эффективности погрузки.

Проблемы, связанные с международной торговлей, с которой сталкивается Синьцзян:

- (i) Различие в железнодорожной колее, используемой КНР и Казахстаном, что ведет к необходимости перегрузки на границе Алашанкоу - Достык, а следовательно к задержкам при пересечении границ;
- (ii) Различия в классификации и описаниях товаров, что ведет к ошибкам и следовательно, задержки во время таможенной очистки; и
- (iii) Невступление КНР в Конвенцию ТИР, что ограничивает доступ к грузовикам из Казахстана с ТИР карнет через такие пограничные посты как Хоргос.

### *Меры по улучшению транспорта и логистики в Синьцзяне*

По своей географии, экономической структуре и логистическим требованиям предлагаемые меры для улучшения секторов транспорта и логистики Синьцзяна разделены на пять ключевых областей, а именно Урумчи, северная, южная, восточная и западная зоны. У каждой области разные потребности, и поэтому сочетание инвестиций.

Рекомендуется, чтобы Урумчи учредил международный железнодорожный логистический парк и пригородный магистральный логистический парк. Эти центральные объекты будут предлагать высокую эффективность и продуктивность по сравнению с многочисленными мелкими и старыми складами, расположенными вокруг города, при оказании специальных железнодорожных и дорожно-транспортных услуг. Рекомендации по северной, южной, восточной и западной зонам подробно представлены в отчете.

# Заключение

Данные исследования определили стратегические направления и некоторые конкретные меры, которые должны быть приняты странами ЦАРЭС для развития соответствующих секторов транспорта и логистики до требуемого уровня, чтобы пользоваться преимуществами, которые предоставляют такие сектора. Данные направления и конкретные вмешательства многочисленны и требуют больших жертв. Направления разные от инвестирования на беспрецедентных уровнях в государственных инфраструктурах, таких как общественные автодороги, железные дороги, грузовые терминалы и центры логистики, до реформирования закоренелых процессов и процедур таможенного администрирования, финансовой и банковской политик. Они также включают построение партнерства между государственным и частным секторами в областях, которые еще предстоит исследовать, и обзор, если оправдано, проведение повторных переговоров по двусторонним и многосторонним соглашениям по международной торговле и перевозкам.

Ни одно из этих предписаний не является легким; все они требуют исключительной воли. Группы консультантов, которые проводили исследования, надеются, что эта воля будет поддерживаться не только в рамках границ, что также важно, и по всему региону. И только когда такая воля будет мобилизована, можно рассчитывать на то, что потенциал для эффективных и конкурентных секторов транспорта и логистики был реализован для сокращения бедности и улучшения условий жизни в регионе.



