

## СЛАЙД 1

Group of Experts on Euro-Asian Transport Links (WP.5/GE.2), 13th session

# **Transit Potential of Central Asia: Challenges and Opportunities (Транзитный потенциал Центральной Азии: проблемы и возможности)**

**Mr. Murat BEKMAGAMBETOV**

## СЛАЙД 2

Характеристики, темпы развития национальных экономик республик ЦА неодинаковы. Однако внешняя торговля товарами этих стран в период до 2008 года характеризовалась быстрым ростом и лишь финансово-экономический кризис 2007-2008 годов снизил темпы ее развития.

С 2009 по 2013 годы ситуация начала выправляться, однако впоследствии в связи со сложившейся нестабильной геополитической ситуацией, обстановкой на Украине, а также отношениями между Россией и Западом покупательская способность населения ЦА республик снизилась, а вместе с ней и товарооборот.

## СЛАЙД 3

Как видно из следующих слайдов, в экспорте стран преобладает ограниченное число наименований сырьевых товаров, а торговля сконцентрирована на небольшом количестве стран.

Например, свыше 77 % экспорта Казахстана составляют "топливно-энергетические товары", что характеризует сырьевую направленность экономики страны. "Металлы и изделия из них" в экспорте Казахстана занимают 2-ое место.

В импорте наибольшим спросом пользуется товарная группа "Машины, оборудование, транспортные средства, приборы и аппараты". На 2-ом месте по востребованности "Продукция химической и связанных с ней отраслей промышленности".

Самой крупной статьёй экспорта Кыргызстана являются золото и минеральное сырьё.

В стране отсутствуют значительные запасы углеводородного сырья, в связи с чем большую долю в структуре импорта занимают энергоресурсы. Низкий уровень развития обрабатывающих отраслей промышленности определяет наличие таких крупных статей импорта, как поставки машинотехнического и энергетического оборудования, продукции химической промышленности, средств транспорта.

При рассмотрении экономики Кыргызстана следует иметь в виду один немаловажный факт – наличие достаточно значительных объемов неучтенной торговли в ЦАР, в системе которой Кыргызстан играет, пожалуй, ведущую роль. Так, через эту страну проходили товарные (реэкспортные) потоки из КНР в направлении России, Казахстана, Таджикистана и Узбекистана, из Узбекистана в направлении Казахстана и России, из России (нефтепродукты) в направлении Узбекистана и Афганистана. Все эти потоки обслуживаются автомобильным транспортом.

## СЛАЙД 4

В структуре экспорта Таджикистана значительную часть составляют алюминий первичный, хлопковое волокно, электроэнергия, средства транспорта, продукты растительного происхождения, драгоценные камни и металлы. Если в 2000 г. более половины экспорта Таджикистана направлялось в Россию и Нидерланды, то в настоящее время основным потребителем продукции стала Турция.

В республику завозится алюминиевое сырье (глинозем), средства транспорта, оборудование и техника, включая реакторы и котлы, нефтепродукты, электроэнергия, готовые пищевые продукты. В импорте Таджикистана за последние десять лет возросла роль России, Казахстана и стран Азии, прежде всего Китая.

Туркменистан, как и Казахстан, сильно зависит от экспорта топливно-сырьевых ресурсов, прежде всего газа. Основным потребителем является Китай.

Товарная структура импорта крайне разнообразна - это плавучие буровые или эксплуатационные платформы, трубы, профили из черных металлов, прутки из железа или стали, грузовые транспортные средства, металлоконструкции и многое другое. Основными поставщиками являются Турция, Россия, Китай, Германия.

Узбекистан – индустриально-аграрная страна. Важнейшими видами сельскохозяйственной продукцией Узбекистана являются хлопок, сырой шелк, фрукты, овощи, виноград, дыни и зерновые (пшеница, рис и кукуруза). В то же время республика зависит от импорта зерновых культур. Узбекистан экспортирует хлопок, золото, урановую руду, природный газ, минеральные удобрения, металлы, продукцию текстильной и пищевой промышленности, автомобили. Импортируются в республику промышленная продукция, продовольствие, химическая продукция, металлы. Причем за последние годы значительно возросла в импорте доля машин и оборудования, что может быть обусловлено активной реализацией в республике крупных инвестиционных проектов.

#### СЛАЙД 5

Товарная структура внешней торговли, а также то, что страны ЦА расположены на материковой части Азиатского субконтинента, обуславливает значение отдельных видов транспорта в осуществлении международных перевозок через их территории.

Территориальная разобщенность стран и регионов формирования и назначения грузопотоков определяет ведущую роль железнодорожного транспорта, в том числе в сфере транзитных перевозок.

#### СЛАЙД 6

Объем железнодорожных транзитных перевозок через территорию Казахстана держится на уровне 15-17 млн. тонн. Предполагается, что к 2020 году он достигнет 36 млн. тонн. Основной объем транзита формируется в Российской Федерации, а поглощается ЦА республиками.

Вместе с тем, наличие на территории региона сравнительно развитой автодорожной сети, отдельные участки которой входят в сеть автомобильных дорог СНГ, ЕврАзЭС, состав Азиатских шоссейных дорог, а также успешная конкуренция автомобильного транспорта с железнодорожным при перевозках скоропортящихся и ценных грузов, создают определенные благоприятные предпосылки для развития автотранспортного транзита.

Возможности полноценной реализации транзитного потенциала стран ЦА в значительной степени связаны с расширением сферы торгового мореплавания, предпосылкой для которого явилось развитие Актауского международного морского торгового порта (Казахстан) и порта Туркменбаши (Туркменистан) на Каспийском море.

В настоящее же время потенциал морского транспорта в осуществлении транзитных перевозок пока используется далеко не в полной мере.

#### СЛАЙД 7

Ввиду отсутствия у стран ЦА выхода к морю, для них интеграция в международную торговую систему, либерализация внешнеторговой политики и региональное сотрудничество в сфере транспорта и транзита тесно взаимосвязаны.

#### СЛАЙД 8

Что же предпринимают страны ЦА для интеграции систему международных транспортных коридоров и развития транзита?

#### СЛАЙД 9

### Казахстан

#### СЛАЙД 10

На слайде представлены некоторые целевые показатели, зафиксированные в стратегическом плане развития уполномоченного органа Казахстана области транспорта. Как видите, основная цель – довести развитие транспортной инфраструктуры до уровня, необходимого для обеспечения конкурентоспособности страны.

*Справочно, в слайде приводятся такие показатели:*

Целевые индикаторы (с указанием окончательного срока (периода) достижения)	Единица измерения	в том числе с указанием промежуточного значения						
		в отчетном периоде		в плановом периоде				
		2012 год	2013 год	2014 год	2015 год	2016 год	2017 год	2018 год
Улучшение в рейтинге Глобального индекса конкурентоспособности ВЭФ по индикатору «Качество дорог»	место	117	117	116	115	113	109	105
Улучшение в рейтинге ГИК ВЭФ по индикатору «Качество железнодорожной инфраструктуры»	место	29	27	28	27	26	25	25
Улучшение в рейтинге ГИК ВЭФ по индикатору «Качество инфраструктуры портов»	место	115	135	123	120	117	114	111
Улучшение в рейтинге ГИК ВЭФ по индикатору «Качество инфраструктуры воздушного транспорта»	место	95	89	85	83	81	79	77
Улучшение в рейтинге ГИК ВЭФ по индикатору «Мощность пассажирских авиаперевозок, млн. пкм (Доступность мест на километр)»	место	61	59	57	56	55	54	53
Улучшение в рейтинге ГИК ВЭФ по индикатору «Качество инфраструктуры в целом»	место	78	64	62	61	60	59	58
Увеличение валовой добавленной стоимости по отрасли транспорта и складирования в реальном выражении к уровню 2008 года	%	20	28	38	47	57	68	80
Улучшение позиции Казахстана в индексе эффективности логистики (LPI) Всемирного банка	место	86	-	88	-	60	-	50

#### СЛАЙД 11

Автодорожная отрасль

На сегодняшний день протяженность автомобильных дорог Республики Казахстан составляет 128,3 тыс. км, из которых более 97,4 тыс. км автодорог общего пользования, в том числе 23,5 тыс. км республиканского значения.

Основными проблемами имеющейся транспортной инфраструктуры являются ее высокий износ и низкая пропускная способность. Износ казахстанских автомобильных дорог на сегодня составляет 33%, что не дает возможности развития грузоперевозок.

Для снижения износа автодорог за период с 2001 по 2014 годы отремонтировано 58 тыс. км автодорог общего пользования, из них полностью восстановлено 14,8 тыс. км, что привело к улучшению состояния автодорог общего пользования на 31%.

Продолжается реализация самого крупного проекта в автодорожной отрасли - реконструкции международного транзитного коридора «Западная Европа - Западный Китай». Общая протяженность коридора «Западная Европа-Западный Китай» по территории Казахстана составляет 2 787 километров. Из них реконструкции подлежит 2 452 километра, в том числе 1 390 километров — под I-техническую категорию с 4-х полосным движением и 1 062 километра — под II-техническую категорию. При этом 1 079 километров коридора будет построено с цементобетонным покрытием.

На сегодня все крупные города страны связаны между собой существующими дорогами. Однако дороги, связывающие города-хабы (Алматы, Астана, Актобе, Шымкент и Усть-Каменогорск), необходимо реконструировать и перевести на более высокую техническую категорию в зависимости от прогнозируемого увеличения среднесуточной интенсивности движения транспортных средств.

Вместе с тем, для сокращения времени пребывания в пути предполагается осуществить строительство между городами-хабами прямых дорог.

На сегодня ведутся работы по строительству республиканских трасс для улучшения сообщений Астаны с регионами. Так, по направлению «Центр-Юг» работы ведутся на 273 км автодорог, по проекту «Центр-Восток» реконструкцией охвачены 570 км, в западном направлении ведутся работы на дороге Актау - Бейнеу, которые планируется завершить в 2016 году.

В настоящее время вдоль автомобильных дорог республиканского значения расположены 2 357 объектов сервиса, из которых 41% приходится на автозаправочные станции, 42% на пункты торговли и питания, 5,3% занимают гостиницы, 7,3% - станции технического обслуживания, остальные 4,4% приходятся на автостоянки.

Имеющегося количества объектов сервиса недостаточно, большая их часть не соответствует минимальным требованиям качества обслуживания и не способна полноценно обеспечить ими как международные транзитные перевозки, так и внутренний спрос.

Сложившаяся ситуация обусловлена низкой инвестиционной привлекательностью, высокой капиталоемкостью и естественными коммерческими рисками.

До 2020 года планируется строительство 260 объектов сервиса по утвержденным требованиям за счет республиканского бюджета и привлечения частных инвесторов.

## **СЛАЙД 12**

Эксплуатационная длина железных дорог Казахстана за последние годы увеличилась и составила 14,8 тыс. км, в том числе двухпутных линий - 4,9 тыс. км, электрифицированных линий - 4,1 тыс. км. Так, за годы независимости Казахстана построены железнодорожные линии «Аксу - Дегелен», соединившие северо-западный и западный регионы, «Хромтау - Алтынсарин», соединившие северную и западную части страны, «Шар - Усть-Каменогорск», сформировавшие единую железнодорожную

инфраструктуру восточного региона. Данные линии позволили исключить необходимость задействования российской железной дороги для перевозок грузов и пассажиров между указанными регионами.

Кроме того, для развития международных перевозок были сформированы дополнительные железнодорожные «выходы» на мировые рынки, такие как «Узень - Государственная граница Республики Казахстан с Туркменистаном», обеспечивающие прямой маршрут с запада Казахстана до Персидского залива через Туркменистан и Иран, и «Жетыген - Коргас», создавшие второй пункт пропуска на казахстанско-китайской границе.

В 2014 году введены в опытную эксплуатацию два новых железнодорожных участка «Жезказган-Бейнеу» и «Аркалык - Шубарколь», которые связали прямыми направлениями центральный регион с западом и севером страны. Общая протяженность построенных линий составила 2 426 км.

Реализованная в Казахстане программа железнодорожного строительства способствовала решению наиболее актуальных структурных проблем национальной сети железных дорог:

- обеспечению возможности межрегионального сообщения внутри страны без выхода на сеть дорог других государств;
- включению в состав спрямляющих магистральных направлений наиболее протяженных тупиковых линий, что способствовало оптимизации транспортного обслуживания тяготеющих к ним регионов;
- оптимизации внутренних и межгосударственных транспортных связей путем строительства новых соединительных линий и выходов на сеть дорог соседних государств.

### СЛАЙД 13

Предполагается, что предпринятые меры позволят значительно увеличить как объемы внутриреспубликанских, так и международных перевозок.

*Справочно, в слайде приводятся такие показатели:*

Целевые индикаторы (с указанием окончательного срока (периода) достижения)	Единица измерения	в том числе с указанием промежуточного значения						
		в отчетном периоде		в плановом периоде				
		2012 год	2013 год	2014 год	2015 год	2016 год	2017 год	2018 год
Увеличение валовой добавленной стоимости по отрасли транспорта и складирования в реальном выражении к уровню 2008 года	%	20	28	38	47	57	68	80
Перевозка грузов	млрд. тонн	3	3,3	3,3	3,5	4,2	4,6	5,2
Перевозка пассажиров	млрд. чел.	18,5	20	20,2	21,6	25,5	28,5	31,9
Грузооборот	млрд. т-км	368,1	377,1	380	403,5	479,4	527,3	590,7
Пассажиروоборот	млрд. п-км	211,3	233,7	239	262,4	345,8	401,8	451,8
<b>Увеличение объемов перевозок грузов в транзитном направлении</b>	<b>млн. тонн</b>	<b>17,9</b>	<b>17,7</b>	<b>18</b>	<b>18,5</b>	<b>21</b>	<b>24,2</b>	<b>26,5</b>
Увеличение дохода от транзитных перевозок	млрд. тенге	157,6	157,8	160	165	190	220	240

## СЛАЙД 14

Будет значительно повышено качество автодорожной инфраструктуры, результате чего объем транзитных автоперевозок достигнет к 2020 году 3 млн. тонн.

*Справочно, в слайде приводятся такие показатели:*

Показатели прямых результатов	Единица измерения	Отчетный период		Плановый период				
		2012 год	2013 год	2014 год	2015 год	2016 год	2017 год	2018 год
Автомобильные дороги республиканского значения находящиеся в хорошем и удовлетворительном состоянии	%	79	81	83	85	86	86,5	87
	км	18 529	19 031	19 466	19 635	19 872	20 108	20 345
Автомобильные дороги местного значения находящиеся в хорошем и удовлетворительном состоянии	%	63	66	68	70	72	74	76
	км	44 173	46 276	50 273	51 267	52 732	54 197	55 662
Протяженность дорог республиканского значения, охваченных всеми видами ремонта	км	2 215	1 722	1 726	2 127	2 396	2 554	3 327
Реконструкция международного транзитного коридора «Западная Европа - Западный Китай»	км	820	812	157	430	18	-	-

## СЛАЙД 15

Проблема обеспечения необходимой провозной способности казахстанской сети железных дорог обусловлена наличием в ее составе однопутных линий и их участием в формировании наиболее грузонапряженных направлений сети – внутренних транспортных коридоров.

Из общей протяженности национальной сети железных дорог на долю внутренних транспортных коридоров приходится около 63 % ее суммарной длины и более половины длины однопутных линий, основную часть которых (85 %) составляют участки с довольно высоким уровнем грузовых перевозок.

В условиях критической изношенности транспортной инфраструктуры и осуществления, наряду с грузовыми, также и пассажирских перевозок, большинство однопутных участков характеризуется довольно высоким уровнем использования провозной способности.

Динамичное экономическое развитие западных регионов Китая и его внешнеторговых связей, на фоне активной политики по переориентации грузопотоков евро-азиатского направления на сухопутные маршруты («Шелковый путь»), создает реальные предпосылки для существенного роста транзитных грузопотоков по Северному, Южному и Центральному коридорам. Возможности их пропуска в настоящее время ограничиваются дефицитом провозной способности однопутных линий Достык – Актогай – Мойынты, Актогай – Алматы – Шу, Жарык – Жезказган.

Следует отметить, что текущем году был начат проект по строительству на железнодорожном участке **Алматы-1 – Шу** вторых путей с их электрификацией. С вводом в эксплуатацию вторых путей появится возможность увеличить пропускную способность участка более чем в три раза – с 25 млн. тонн до 80 млн. тонн, а время следования грузовых поездов - сократить в два раза.

Перспективы возможного дальнейшего повышения грузонапряженности Западного коридора определяются его участием в формировании оптимального направления

международного коридора «Север-Юг». Однопутные линии этого коридора Кандыгаш – Макат – Дины Нурпеисовой и Макат – Бейнеу – Мангышлак уже работают достаточно напряженно.

Темпы роста перевозок по Среднеазиатскому коридору отличаются стабильностью, обусловленной устойчивым и динамичным развитием торгово-экономических связей стран Центральной Азии с Россией и другими европейскими государствами. Освоение этих перевозок уже в ближайшие годы существенно осложнится дефицитом провозной способности однопутно-двухпутной линии Казалы – Арысь.

#### СЛАЙД 16

Еще одно важное направление деятельности по повышению привлекательности железнодорожных транзитных коридоров – увеличение скоростей движения поездов и развитие сети транспортно-логистических центров.

*Справочно, в слайде приводятся такие показатели:*

Показатели прямых результатов	Единица измерения	Отчетный период		Плановый период				
		2012 год	2013 год	2014 год	2015 год	2016 год	2017 год	2018 год
Увеличение средней скорости движения грузовых поездов по транзитным участкам железных дорог:								
- Северный коридор	км/ч	50,06	50,22	51,2	51,83	52,35	52,87	53,4
- Южный коридор	км/ч	47,17	46,74	48,69	49,74	50,23	50,7	51,25
- Среднеазиатский коридор	км/ч	51,07	50,04	51,67	52,23	52,75	53,28	53,81
- TRASECA	км/ч	48,99	48,45	50,2	51,06	51,57	52,09	52,6
- коридор Север-Юг	км/ч	49,16	49,60	50,42	51,18	51,69	52,2	52,7
Увеличение количества (создание) транспортно-логистических центров	ед.	-	12	14	16	18	20	22

#### СЛАЙД 17

В системе транспортной логистики объектам терминально-логистической инфраструктуры принадлежит ведущая роль – именно здесь формируются и расформируются транспортно-логистические цепочки, осуществляется координация деятельности участников перевозочного процесса и видов транспорта, выполняются необходимые операции с грузами, осуществляются контрольные функции.

В настоящее время ключевые логистические терминалы сосредоточены в городах: Алматы, Астана, Актобе, Атырау, Хоргос.

Наряду с этим, существует сеть специализированных железнодорожных контейнерных терминалов, осуществляющих интермодальные перевозки грузов в контейнерах с участием железнодорожного и автомобильного транспорта, а в отдельных случаях выполняющих и необходимые таможенные операции.

Эти терминалы потенциально могли бы стать логистическими центрами, но пока таковыми не являются по качеству и объему услуг.

В целом существующая терминальная инфраструктура по наличию площадей близка к принятому международному нормативу (на 100 млн долларов ВВП), но по разрозненности и по уровню логистических услуг – малоэффективна.

АО «НК «Казахстан Темир Жолы» определен в качестве интегрированного транспортно-логистического оператора страны, с созданием при нем АО «Национальный центр развития транспортной логистики». Превращение холдинга, управляющего инфраструктурой и осуществляющего перевозки, в транспортно-логистическую компанию, преследует цель достижения реальных результатов в сфере логистики, в частности – повышения привлекательности для клиента и надежности комплексной услуги по доставке груза от двери к двери с участием железнодорожного транспорта, за счет ее максимального упрощения и доступности для пользователей.

С учетом того, что в этой логистической цепочке по стоимости и времени доставки железнодорожной составляющей принадлежит ведущая роль, у АО «НК «КТЖ» в качестве оператора есть реальные возможности повлиять на уровень эффективности и привлекательности цепочки в целом.

Определенные действия в этом направлении уже осуществляются. Это, прежде всего, касается организации движения поездов по твердому расписанию, формирования прямых контейнерных поездов, применения более эффективных схем использования контейнеров и вагонов со снижением себестоимости транспортировки и принятия других мер по оптимизации перевозочной деятельности.

## СЛАЙД 18

Во исполнение Поручения Президента РК Н.А. Назарбаева на базе АО «НК «КТЖ» была создана мультимодальная транспортно-логистическая компания международного уровня АО «KTZ Express».

На сегодняшний день KTZ Express - это:

Железнодорожные перевозки

- Услуги по использованию ж/д подвижного состава
- Услуги по использованию ж/д инфраструктуры

Автоперевозки

- Грузовые автотранспортные средства (автопарк и инфраструктура)

Портовая инфраструктура и морские перевозки

- Морской порт Актау
- Сухогрузный флот
- Фрахт судов морских операторов.

Терминальная сеть

- СЭЗ «Хоргос –Восточные Ворота»
- Внешняя и внутренняя терминальная сеть
- 11 аэропортов Казахстана

В ведении компании находятся вопросы реализации на территории Казахстана проекта наземного Великого шелкового пути из Китая через Центральную Азию и Россию в Европу. В основе этой идеи – предложенная Китаем в 2013 г. Концепция формирования Морского шелкового пути (МШП). Она предусматривает использование развитой китайской морской инфраструктуры (китайских портов) для связи портов Сингапура, Малайзии, Индонезии и Австралии с наземным Великим шелковым путем.

Реализация этой идеи открывает широкие перспективы переключения на сухопутные евразийские транспортные коридоры больших объемов транзита. Это касается не только коридора «Транссиб», но еще в большей степени – казахстанского



Северного коридора по направлению Ляньюньгань (КНР) – Достык – Актогай – Мойынты – Астана – Тобол.

В феврале текущего года в провинции Цзянсу был дан старт регулярного контейнерного сервиса по направлению «Ляньюньган-Алматы». С апреля текущего года из совместного терминала в порту Ляньюньган в направлении Алматы идет отправка до трех контейнерных поездов в неделю. До конца 2015 года ожидается, что показатель проследовавших контейнерных поездов «Ляньюньган-Алматы» достигнет ста.

В целях привлечения дополнительного грузопотока и увеличения объемов перевозок казахстанскими и китайскими железными дорогами планируется применение единых льготных железнодорожных тарифов. И в дальнейшем маршрут следования контейнерных поездов будет расширен в направлении стран Центральной Азии, Кавказа, Турции, Ирана и стран Южной Европы транзитом через казахстанскую территорию.

#### СЛАЙД 19

Теперь позвольте мне кратко рассказать о процессах, проходящих в других странах ЦА региона.

#### **В Кыргызстане продолжается реализация Национальной Стратегия Устойчивого Развития Кыргызской Республики на период 2013-2017 годы**

Исходя из того, что транспортная инфраструктура, обеспечивающая автомобильные, авиационные и железнодорожные перевозки, находится в критическом состоянии, а объем грузопассажирских перевозок ежегодно возрастает до 10% в год, стратегическим целевым направлением развития определено повышение транспортного транзитного потенциала страны.

#### СЛАЙД 20

Для достижения поставленной цели необходимо решение следующих задач:

- (1) реабилитация пяти маршрутов автомобильных дорог, представляющих собой международные транспортные коридоры;
- (2) сохранение и улучшение внутренней сети автомобильных дорог с твердым покрытием;
- (3) обеспечение транспортной независимости страны;
- (4) разработка ТЭО и начало строительства железной дороги Китай-Кыргызстан-Узбекистан и железно-дорожной ветки, соединяющей север и юг страны;
- (5) создание воздушно-транспортного узлового центра.

#### СЛАЙД 21

Решение первой задачи осуществляется в рамках программы экономического сотрудничества стран Центральной Азии (ЦАРЭС).

Необходимо реабилитировать следующие пять международных транспортных коридоров:

Суусамыр - Талас - Тараз (протяженностью 199 км);
Бишкек - Нарын - Торугарт (протяженностью 539 км);
Ош - Баткен - Исфана (протяженностью 360 км);
Каракол - Тюп - Кеген (протяженностью 76 км);
Исфана-Сулюкта-Худжант до границы с Республикой Таджикистан (протяженностью 44 км).

Для решения второй задачи ведется ежегодный ремонт участков внутренней сети автомобильных дорог.

Решение задачи по обеспечению транспортной независимости страны планируется осуществить через строительство новых объездных автомобильных дорог. Общая протяженность объездных автомобильных дорог, строительство которых планируется в обход территорий соседних государств, составляет порядка 170 км. Основная доля по строительству объездных автодорог приходится на Баткенскую область - требуется построить около 125 км автодорог.

Предполагается провести реконструкцию и модернизацию аэропортов «Ош», «Иссык-Куль», «Баткен», «Исфана», «Манас» и создание на базе последнего авиатранспортного хаба.

#### СЛАЙД 22

Как вы знаете, в настоящее время сеть железных дорог Кыргызстана представлена разрозненными, не связанными тупиковыми линиями, поэтому транзитные перевозки по ней не осуществляются.

В марте т.г. Министерство транспорта и коммуникации Кыргызстана представило примерный вариант маршрута строительства железной дороги Китай - Кыргызстан, а также железнодорожного соединения севера и юга республики.

Согласно их информации, предлагается построить железную дорогу протяженностью 427 км от Торугарта в Ат-Башы, затем через Ак-Талаа в Казарман, Сузак и Джалал-Абад.

Планируется построить перегрузочную станцию на 419-м км дороги, в селе Ак-Бейит Ат-Башинского района. На 316-м км (станция ГЭС Ат-Башы) предусмотрено строительство тоннеля протяженностью 12 км, на 139-м км (станция Макмал) - тоннеля протяженностью 1,1 км, на 92-м км (станция Атай) - тоннель в 1,2 км. В Сузакском районе между нулевым километром (станция Джалал-Абад) и 92-м км планируется строительство тоннеля протяженностью 8 км 450 м.

Кроме этого был представлен примерный маршрут строительства железной дороги, которая соединит север и юг Кыргызстана. Согласно проекту, предлагается проложить дорогу протяженностью 126 км по следующему маршруту: от Балыкчы в Кочкор, затем через Кара-Кече в Сары-Булак и Ат-Башы. В Ат-Башинском районе эта дорога соединится с магистралью Китай - Кыргызстан на станции Ат-Баши (316-й км).

#### СЛАЙД 23

Говоря о Кыргызстане не стоит забывать о том, что вступил в силу Договор о присоединении Кыргызской Республики к Договору о Евразийском экономическом союзе, подписанный 29 мая 2014 года.

Таким образом, на территории России, Беларуси и 2-х стран ЦА создается единое транспортное пространство. В частности автотранспортные компании государств-членов Союза получают возможность свободного перемещения товаров и оказания автотранспортных услуг на территории Союза.

Кыргызские перевозчики будут подвергнуты транспортному контролю лишь на внешних границах Евразийского экономического союза. При этом транспортный контроль в части соблюдения весогабаритных параметров, а также национального законодательства стран по территории которых пролегает путь следования, будет осуществляться на внутренних стационарных и передвижных постах транспортного контроля государств-членов ЕАЭС.

Государства-члены с 1 января 2016 г. реализуют программу поэтапной либерализации "каботажных" перевозок. Программа носит долгосрочный характер и подлежит реализации в четыре этапа с 1 января 2016 года по 31 декабря 2024 года.

Следует сказать, что официальный объем автомобильного транзита по территории Кыргызстана невелик. Однако ряд наблюдений позволяет предполагать, что фактические объемы транзита через Кыргызстан в направлении Китай-страны ЦА более значительны. Однако в виду того, что некоторая часть китайских грузов подвергается расстомаживанию на территории Кыргызстана, она не попадает под категорию транзита.

#### **СЛАЙД 24**

#### **Таджикистан**

На долю транзита в настоящее время приходится не более 10% всего объема перевозок по железным дорогам Таджикистана.

Таджикская железная дорога состоит из трех участков – Северного (Согдийский сектор), Центрального (Душанбинский сектор) и Южного (Хатлонский сектор). Весь транзит следует по Северному участку железнодорожной сети. Основной объем таких перевозок составляют перевозки грузов Узбекистана, поскольку центр этой страны связан с тремя густонаселенными областями, расположенными в Ферганской долине, только высокогорной автотрассой через перевал Камчик и Согдийским участком Таджикской железной дороги. Северный участок таджикской железной дороги также обеспечивает связь южного участка кыргызских железных дорог с основной железнодорожной сетью Узбекистана и далее - Казахстана.

Общий объем экспортно-импортных и транзитных перевозок Таджикистана, выполняемых автомобильным транспортом, составляет не более 1 млн. тонн тыс. тонн. Большую часть этого объема составляют импортные перевозки (более 60%). Объем транзитных перевозок составляет около 30% международных автоперевозок.

#### **СЛАЙД 25**

Говоря о развитии дорожной сети Таджикистана нельзя упускать из виду тот существенный факт, что 93% территории республики занимают горы. Сложные географические условия оказали свое влияние и на формирование сети автомобильных дорог, условия ее эксплуатации.

Думаю, что представители этой республики смогут дать более подробное описание сложившейся ситуации.

#### **СЛАЙД 26**

Хотел бы лишь отметить, что, как и Казахстан, Таджикистан серьезное внимание уделяет развитию терминальной инфраструктуры. В целях развития торговли,

обеспечения безопасного транзита через территорию республики планируется расширение, реконструкция приграничных и промежуточных логистических центров в городах Курган-тюбе, Турсунзаде, Хорог, Вахдат, Пенчикент в Джиргаталском, Мургабском и Ишкашимском районах и в свободной экономической зоне Нижний Пяндж.

#### СЛАЙД 27

### Туркменистан

#### СЛАЙД 28

Туркменистан рассматривает развитие морских перевозок как важное условие полномасштабной интеграции стран ЦА в международную систему экономических связей. Уже сегодня международный морской порт города Туркменбаши выполняет функции крупнейшего транзитного узла региона. А в ближайшие годы на берегу Каспия вырастет новый порт. Закладка фундамента на проект строительства порта состоялась в августе 2013 г. К 2017 г. порт будет готов и сдан в эксплуатацию. Сам порт будет занимать общую площадь более 120 гектаров. Здесь будут построены под ключ пять новых терминалов и новая судовой верфь, а также модернизированы существующий железнодорожный паромный терминал и вся инфраструктура порта. Будет построен новый пассажирский терминал с двумя дополнительными причалами для двух новых пассажирских судов типа „ро-пакс“. Ожидаемому количеству пассажиров около 300 тысяч в год должна быть представлена возможность путешествия по принципу аэропорта. Также планируется мотель для пассажиров и водителей фур, офисы судоходных компаний и объекты для таможенного оформления. В контейнерном терминале с мощностью около 400 000 TEU в год. На причале, длиной в 480 метров в будущем могут быть загружены и выгружены одновременно три контейнерных судна.

Предусмотрены терминалы, как для генеральной, так и для сыпучей продукции, оснащенные специальным оборудованием для погрузки и разгрузки, а также для хранения, например, склады с регулированием температуры, силосные башни или усиленные платформы для тяжеловесных грузов. Причал из двух терминалов будет иметь общую длину 1065 метров, где одновременно могут быть загружены и выгружены до семи судов.

Пропускная способность двух терминалов ожидается до 7 миллионов тонн грузов в год. Пятый новый терминал предназначен для обработки около 250 тысяч тонн полипропилена в год и будет оснащён пятью причалами. Судовой верфь в порту будет предоставлять услуги по техническому обслуживанию и ремонту для всех типов судов. Дополнительно на судовой верфи можно будет строить до четырех новых судов в год, общей длиной до 160 метров. Будут возведены современные производственные установки, два докочных причала, судоподъемник с грузоподъемностью до 10 000 тонн.

#### СЛАЙД 29

В декабре прошлого года состоялось открытие железной дороги Иран-Туркменистан-Казахстан. Во время визита президента Ирана Хасана Рухани в Туркменистан был подписан совместный документ между двумя странами, в котором была подчеркнута необходимость доведения объема грузоперевозок до 10 млн тонн.

По информации КТЖ объем перевозок по новой линии Казахстан-Туркменистан в 2014 составил 1,1 млн тонн, что в три раза превышает показатели 2013 года. В 2020 году прогнозируемый объем перевозок составит порядка 15 млн тонн. В том числе в страны Персидского залива транзитом через территорию Ирана объем должен составить не менее 5 млн тонн.

До сих пор транзитные грузы перевозились только через Серахс на границе с Туркменистаном. С открытием железной дороги Горган – Инче-Барун грузы из Казахстана будут доставляться в Иран и далее на побережье Персидского залива только через Туркменистан, минуя другие страны.

Общая протяженность трансконтинентальной железнодорожной магистрали составляет 3 156 км, в том числе казахстанский участок Актау – Узень (169 км), туркменский участок Серхетяка – Гызылгайя – Берекет – Этрек (700 км), иранский участок Инче – Барун – Горган – Тегеран – Мешхед – Бафк – Бендер – Аббас (2 287 км).

#### СЛАЙД 30

#### Узбекистан

#### СЛАЙД 31

На долю транзита в настоящее время приходится около 15 % от общего объема перевозок по железным дорогам Узбекистана. Основными районами формирования железнодорожного транзита через Узбекистан на современном этапе являются Казахстан, Россия, Таджикистан, Туркменистан, где зарождается около 70 % транзитных грузопотоков.

К основным транзитным грузам относятся пшеница и мука, черные и цветные металлы и глинозем, нефтепродукты, древесина и продовольственные товары.

#### СЛАЙД 32

На слайдах представлены основные коридоры Узбекистана.

Узбекистан ранее построил две ж/д линии в обход Туркменистана:

- Учкудук-Нукус (342 км) – она соединила с основной частью РУз Хорезмскую область и Каракалпакию;
- Ташгузар-Байсун (223 км) - интегрировала с остальными регионами РУз Сурхандарьинскую область.

#### СЛАЙД 33

В 2013 году началось строительство железнодорожной линии Ангрен–Пап, которая свяжет Ферганскую долину (Андижанская, Наманганская и Ферганская области) с остальной частью страны в обход Таджикистана. Проект планируется завершить к 2016 году.

Другие проекты Узбекистана связаны со строительством и реконструкцией участков автомобильных дорог, входящих в состав Узбекской национальной автомагистрали:

- Бейнеу — Кунград — Бухара — Навои — Самарканд — Ташкент — Андижан;
- Бухара — Карши — Гузар — Термез;
- Самарканд — Гузар;
- Перевал Камчик

Планируется перевод дорожной одежды с осевой нагрузкой 10 тн на осевую нагрузку 13 тн участков автодорог, входящих в состав Узбекской национальной автомагистрали.

Другие проекты:

- Строительство двухпутной электрифицированной железнодорожной линии Джизак — Янгиер, II этап 187 км;
- Электрификация железнодорожного участка Мараканд — Карши;
- Электрификация железнодорожного участка Карши — Термез

#### СЛАЙД 34

Межрегиональный транзит исторически был важной составляющей перевозочной деятельности транспортных комплексов Казахстана и Узбекистана. Например, в период максимальных перевозок транзитные потоки по железным дорогам Казахстана превышали уровень 100 млн. тонн в год. Транспортная сеть других стран ЦАР активно использовалась в региональных транзитных перевозках (например, для связи разрозненных железнодорожных линий Таджикистана через сеть Узбекистана, линий Узбекистана через сеть Туркменистана и наоборот и т.п.).

С образованием на территории бывшего СССР независимых государств и созданием на пути транзита искусственных барьеров его объемы существенно снизились во всех странах ЦАР. Сокращению транзитных перевозок способствовало и активное строительство странами ЦАР недостающих участков национальной сети с целью избежания дополнительного пересечения границ. Современный объем транзитных перевозок через этот регион всеми видами транспорта составляет не более 40 млн. тонн в год.

*На слайде текст:*

*Казахстан, Узбекистан и Туркменистан способны самостоятельно, при поддержке международных финансовых институтов, реализовать необходимые им проекты строительства новых железных и автомобильных дорог, их реабилитации.*

*Однако Кыргызстан и Таджикистан не имеют необходимого финансового, технического потенциала*

*По-прежнему много усилий страны ЦА прикладывают для того, чтобы устранить транспортную зависимость от стран-соседей.*

#### СЛАЙД 35

Тем не менее, обозначившиеся в последние годы тенденции роста транзитных перевозок даже при сложившейся их структуре (преобладание регионального транзита) позволяют оценить перспективы использования транзитного потенциала стран ЦАР как благоприятные, тем более что за последнее десятилетие возможности привлечения транзитных потоков значительно расширились, главным образом, за счет возрастающей роли Китая на евроазиатском рынке транзита.

Анализ мирового опыта в сфере организации транзитного сообщения свидетельствует о том, что основными направлениями оптимизации условий транзита являются:

- техническое совершенствование (модернизация транспортной инфраструктуры, строительство спрямляющих магистралей, совершенствование инфраструктуры пограничных переходов, морских портов и подходов к ним, использование новых типов подвижного состава);
- организационно-технологическое совершенствование (контейнеризация перевозок, применение мультимодальных и информационных технологий,

- достижений транспортной логистики, технологическое совершенствование эксплуатационной деятельности и работы погранпереходов, оптимизация организационных основ управления транзитом на национальном и международном уровнях);
- совершенствование тарифной политики, особенно в сфере контейнерных перевозок.

*На слайде текст:*

*Приоритетные направления действий*

- *создание конкурентных транспортных коридоров по всему ЦА региону;*
- *содействие эффективному перемещению людей и товаров через границы;*
- *развитие безопасных, ориентированных на потребителя транспортных систем*

## **СЛАЙД 36**

Сложившаяся в сфере транспортной инфраструктуры стран ЦАР явно неблагоприятную ситуацию можно и нужно изменить, сосредоточив основные усилия, прежде всего, на восстановлении технического потенциала существующей сети.

Главным направлением дорожной политики стран ЦАР должно стать приведение дорог в соответствие с требованиями международных стандартов и разработка и реализация целевых программ по повышению безопасности дорожного движения.

И, тем не менее, даже при современном состоянии инфраструктуры транспортные системы ЦА стран пока еще способны обеспечить достаточно высокие показатели в транзитном сообщении. Более важным их недостатком является организационно-технологическое несовершенство перевозочного процесса, наличие различного рода нефизических барьеров. Вот основные из них:

- длительные простои транспортных средств на пограничных пунктах пропуска. Ни в одной из стран ЦАР законодательно не определены нормативы времени на прохождение каждого вида контроля при пересечении границ. Не в полной мере используется ускоренный пропуск автотранспортных средств по системе МДП;
- остановки транспортных средств в пути с нередкими случаями принудительного вскрытия и досмотра опечатанных транзитных транспортных средств и грузов;
- низкая степень упорядоченности и согласованности сборов с автотранспортных средств;
- существование разрешительной системы осуществления международных автоперевозок, основанной на двусторонних соглашениях об автомобильном сообщении;
- наличие сложных процедур при получении виз водителями;
- отсутствие региональной системы страхования ответственности владельцев транспортных средств и требование об обязательном страховании в национальных страховых организациях.

На современном этапе в странах ЦАР сформирована определенная нормативная правовая база, обеспечивающая, в основном, реализацию принципов свободного транзита. Тем не менее, реализация этой возможности в полной мере осложняется:

- отсутствием реального механизма контроля за исполнением международных норм;
- отдельными недостатками национальных законодательств по вопросам транзита;
- отсутствием системного подхода к методам усовершенствования норм национального законодательства;
- недостаточной проработкой условий и возможных последствий присоединения к международным договорам (Конвенциям, Соглашениям).
- отсутствием законодательных актов о прямых смешанных перевозках, о транспортно-экспедиционной деятельности.

*На слайде текст:*

*Приоритетные области сотрудничества*

- усовершенствование административных процедур, упрощение, стандартизация и гармонизация торговых процедур;
- стимулирование свободного перемещения товаров;
- обеспечение прозрачности законов, положений, процедур и форм, обмен информацией по этим и другим торговым вопросам

**СЛАЙД 36**

Спасибо за внимание!