

ГЛАВА 4 МЕЖДУНАРОДНЫЕ ЛОГИСТИЧЕСКИЕ УСЛОВИЯ В ЕВРАЗИИ И АНАЛИЗ КОНКУРЕНТНЫХ МАРШРУТОВ

4.1 Международные Логистические Условия

4.1.1 Инвестиционная среда транспортного сектора в Центральной Азии

(1) Сравнение соседних стран

Хотя соседними странами, граничащими с Казахстаном, являются Россия, Азербайджан, Иран, Туркменистан, Узбекистан, Кыргызстан и Китай (Синцзянь-Уйгурский автономный округ), такие страны, как Грузия, Афганистан и Таджикистан близки Казахстану в историческом и логистическом плане.

Среди вышеперечисленных стран Россия, Азербайджан, Грузия, Казахстан, Кыргызстан, Таджикистан, Туркменистан и Узбекистан являются странами СНГ и охватываются деятельностью ЕБРР. Казахстан, Кыргызстан, Таджикистан, Туркменистан и Узбекистан (страны Центральной Азии) и Китай к тому же охватываются деятельностью АБР. Афганистан и Иран относятся к странам Ближнего Востока.

В данной главе приводится анализ вышеуказанных стран.

Ключевые показатели транспортного сектора в этих странах приведены в Таблице 4.1.1-1.

Таблица 4.1.1-1 Основные показатели транспортного сектора в соседних странах

Страна		Афганистан	Азербайджан	Грузия	Иран	Казахстан	Кыргызст	Россия	Таджикист	Туркмениста	Узбекистан	СШАР
	год	2004	2003	2004	2002	2003	2003	2000&2001	2003	1996&2002	2003	Китай(2002)
Дорожные сети	(км)	34 782	25 021	20 229	178 152	89 000	34 000	948 000	26 000	24 000	181 712	59 910
в т.ч. Категория I автострасы	(км)	8 000	134	0	751	-	-	-	-	-	-	-
Плотность дорожной сети	(км/100км2)	3,0	27,9	29,0	10,8	3,3	17,0	5,6	18,2	4,8	40,6	3,6
Ж/д сети	(км)	25	2 944	1 835	7 265	14 510	425	123 318	950	2 555	3 993	2 775
в том числе электрифици.	(км)	0	1 270	1 835	148	5 800	0	95 070	0	0	618	0
Плотность ж/д сети	(км/100км2)	0,0	3,4	2,6	0,4	0,5	0,2	0,7	0,7	0,5	0,9	0,2
Грузоперевозки	(млн. т-км)	16	22 165	-	-	259 090	1 479	1 607 487	1 664	-	28 595	83 704
в т.ч. автомобильные	(млн. т-км)	16	6 241	543	-	40 158	875	137 847	571	-	9 600	32 500
ж/д перевозки	(млн. т-км)	0	7 719	5 075	14 613	147 672	561	1 466 980	1 086	-	18 900	47 500
гражданская авиация	(млн. т-км)	0	204	-	-	94	43	2 660	8	-	95	64
Зарегистрированные транспортные средства	('000 ед.)	304	487	300	4 589	1 460	264	-	468	-	240	468
Гос. инвестиции в транспорт	(М. в нац. валюте)	1 566	1 693 468	3 249	4 140 900	52 900	522	250 861	-	-	163 700	-
Доля инвестиций в транспорт	(%)	1,4	9,0	5,4	3,8	1,2	0,6	0,2	-	-	1,7	-
Финансирование содержания дорог	(М. в нац. валюте)	500	70 000	-	-	2 200	298	-	-	-	-	-
Доля финансирования содержания дорог	(%)	0,5	0,2	-	-	0,1	0,4	-	-	-	-	-

Источники: данные АБР РЭСЦА (Региональное Экономическое Сотрудничество Центральной Азии), Транспортная Статистика ЕС, Международная железнодорожная статистика UIC 2002 года и т.д.

Плотность дорожных сетей варьируется от 3,0 в Афганистане до 40,6 в Узбекистане. Плотность железнодорожных сетей колеблется от 0 в Афганистане до 3,4 в Азербайджане. Афганистан представляет собой исключительный случай, поскольку страна восстанавливается после продолжительного конфликта. В странах СНГ с небольшими территориями, например, в Азербайджане и Грузии, относительно высокая плотность автомобильных и железнодорожных дорог.

Россия занимает первое место по грузоперевозкам (тонн-км), Казахстан - второе, хотя нет данных по некоторым странам. Полагается, что большие территории требуют больших объемов грузоперевозок.

Доля инвестирования в транспортный сектор варьируется от 0,2 в России до 9,0 в Азербайджане. В Азербайджане и Грузии самые высокие доли. Доля Казахстана является средней.

ЕБРР ежегодно публикует «Отчет переходного периода», последний отчет был подготовлен в 2006 году. Данный отчет показывает годовые изменения в показателях переходного периода. Показатели включают в себя транспортный сектор. В Таблице 4.1.1-2 приведена «Производительность труда на железнодорожном транспорте (1989 год или наиболее ранний доступный год = 100)».

Производительность в России является наивысшей в 2005 году, в том же году Казахстан занимает второе место. Тем не менее, точка отсчета равна 100, и относительное сравнение стран невозможно. Это только показывает, насколько положение в каждой стране улучшилось или ухудшилось.

Таблица 4.1.1-2 Производительность труда на железнодорожном транспорте (1989 год или наиболее ранний доступный год = 100)

Страна	1989	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006
Азербайджан	100,0	91,4	76,1	37,1	28,3	19,2	8,5	9,2	11,7	16,4	17,5	23,7	25,4	29,4	31,9	37,4	44,2	na
Грузия	100,0	95,4	72,1	37,4	22,0	22,6	18,9	18,1	28,4	38,9	48,0	59,5	65,2	71,9	72,6	68,6	93,4	na
Казахстан	100,0	94,7	85,7	69,1	51,4	37,6	32,6	30,4	30,0	31,2	27,6	42,5	46,3	51,0	58,5	62,6	102,8	na
Кыргызстан	na	100,0	84,4	64,8	41,9	26,4	16,9	18,8	18,4	17,4	15,4	14,5	14,3	16,2	22,0	27,4	24,0	na
Россия	100,0	99,5	105,6	89,8	75,5	57,7	56,8	54,6	58,6	60,9	72,1	78,8	85,0	90,1	101,6	108,1	115,7	na
Таджикистан	na	na	na	na	na	100,0	121,7	87,3	70,8	75,5	62,9	62,9	57,2	50,3	47,3	38,0	38,4	na
Туркменистан	na	na	100,0	74,8	60,4	41,2	34,0	28,7	27,9	27,8	26,9	27,3	26,9	32,7	34,4	34,0	37,7	na

Источник: ЕБРР, «Отчет переходного периода за 2006 год»

«Отчет переходного периода» также приводит индексы реформирования инфраструктуры для железных дорог и автомобильных дорог, показанные в таблицах 4.1.1-3 и 4.1.1-4. Грузия и Казахстан имеют наивысшие показатели по железным дорогам. Тем не менее, у Азербайджана и России наивысшие показатели для автодорог.

Таблица 4.1.1-3 Индексы ЕБРР реформирования инфраструктуры (железные дороги)

Страна	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006
Азербайджан	2,0	2,0	2,3	2,3	2,3	2,3	2,3	2,3	2,3
Грузия	3,0	3,0	3,0	3,0	3,0	3,0	3,0	3,0	3,0
Казахстан	2,0	2,0	2,3	2,7	2,7	2,7	2,7	3,0	3,0
Кыргызстан	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0
Россия	2,3	2,3	2,3	2,3	2,3	2,3	2,7	2,7	2,7
Таджикистан	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0
Туркменистан	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0

Источник: ЕБРР, «Отчет переходного периода за 2006 год»

Примечание: 1 Единая структура, управляемая как правительственный департамент, с незначительной коммерческой свободой. Частный сектор не привлечен, большое перекрестное субсидирование.

2 Ж/д перевозки отделены от государства, но слабые коммерческие задачи. Присутствует определенное бизнес планирование, но задачи – общие и не вполне определенные. Отсутствует бюджетное финансирование обязательств государственного сектора. Вспомогательные услуги отделены, но незначительное дивести́рование. Минимальное участие частного сектора.

3 Коммерческое ориентирование в железнодорожном управлении. Грузовые и пассажирские перевозки разделены, и некоторые вспомогательные услуги дивести́рованы. Определенные бюджетные компенсации доступны для пассажирских перевозок. Усовершенствованное бизнес планирование с четким инвестированием и задачами реконструкции, но финансирование является необеспеченным. Определенное участие частного сектора в реконструкции и техническом обслуживании.

4 Железные дороги стали полностью коммерческими, с отдельными внутренними структурными подразделениями для грузовых и пассажирских перевозок. Большая рыночная свобода в формировании тарифов и осуществлении инвестирования. Реализация среднесрочных бизнес планов. Вспомогательные услуги дивестируются. Участие частного сектора в грузовых перевозках, дополнительных услугах и содержании ж/д путей.

4+ Разделение инфраструктуры грузовых и пассажирских перевозок. Реализованы или планируются полное дивестирование и передача прав собственности на активы, включая инфраструктуру и подвижной состав. Создан орган, регулирующий ж/д деятельность, и сформированы цены на доступ к ж/д сетям.

Таблица 4.1.1-4 Индексы ЕБРР реформирования инфраструктуры (автомобильные дороги)

Страна	1989	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006
Азербайджан	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	2,3	2,3	2,3	2,3	2,3	2,3	2,3
Грузия	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,7	2,0	2,0	2,0	2,0	2,0	2,0	2,0	2,0	2,0
Казахстан	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,7	1,7	1,7	1,7	2,0	2,0	2,0	2,0	2,0	2,0	2,0	2,0
Кыргызстан	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0
Россия	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,7	2,0	2,0	2,0	2,0	2,0	2,3	2,3	2,3	2,3	2,3
Таджикистан	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0
Туркменистан	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0

Источник: ЕБРР, «Отчет переходного периода за 2006 год»

Примечание: 1 Минимальная степень децентрализации и отсутствие коммерциализации. Все функции регулирования, управления дорогами и распределения ресурсов централизованы на уровне министерства. Новое инвестирование и финансирование обслуживания дорог зависят от ассигнований из центрального бюджета. Плата за пользование дорог не основывается на стоимости пользования дорог. Строительство и содержание дорог выполняются государственными строительными организациями. При подготовке дорожных проектов общественные консультации не проводятся.

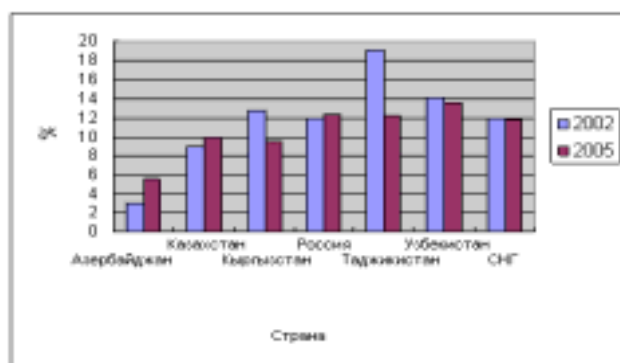
2 Умеренная степень децентрализации и начальные шаги по коммерциализации. Создано агентство, отвечающее за дороги/автострады. Усовершенствование в сфере распределения ресурсов и государственных закупок. Плата за пользование дорог основывается на транспортных налогах и налогах на топливо, но не связана с использованием дорог. Создан дорожный фонд, но он зависит от центрального бюджета. Строительство и содержание дорог осуществляются в основном корпоративными государственными организациями, с некоторым участием частного сектора. Минимальные общественные консультации/участие общественности в дорожных проектах.

3 Достаточная степень децентрализации и коммерциализации. Функции регулирования и распределения ресурсов отделены от содержания и эксплуатации дорог. Уровень транспортных средств и налоги на топливо имеют отношение к пользованию дорог. Частные компании могут предоставлять и эксплуатировать дороги в соответствии с обговариваемыми коммерческими контрактами. Участие частного сектора в содержании дорог и/или финансирование, эксплуатация и содержание участков автострад на концессионной основе. Ограниченные общественные консультации/участие общественности и подотчетность по дорожным проектам.

4 Большая степень децентрализации. Использование прозрачной методологии для распределения дорожных расходов. Участие на конкурентной основе в дорожном проектировании, строительстве, содержании и эксплуатации. Масштабное участие частного сектора в строительстве, эксплуатации и содержании напрямую или через совместное участие государственного и частного сектора. Значительные общественные консультации/участие общественности и подотчетность по дорожным проектам.

4+ Полностью децентрализованное дорожное администрирование. Коммерческое обслуживание дорог на конкурентной основе предоставлено частным компаниям. Плата за пользование дорог отражает полную стоимость пользования дорог и соответствующие факторы, например, заторы движения, ДТП и загрязнение. Значительное участие частного сектора во всех аспектах дорожной сферы. Полные общественные консультации по новым дорожным проектам.

Исследование деловой среды и производительности предприятий, проведенное ЕБРР и Всемирным Банком (BEEPS), было осуществлено в три этапа, в 1999, 2002 и 2005 г., и оно фактически охватило Центральную и Восточную Европу, СНГ и Турцию (однако не было возможности провести исследование в Туркменистане). Одна из проблем – «Перевозки как проблемная деятельность». Процентное отношение фирм, указывающих, что перевозки – это проблемный бизнес в каждой стране, приведено на Рисунке 4.1.1-1.



Источник: Исследование деловой среды и производительности предприятий, проведенное ЕБРР и Всемирным Банком (BEEPS), 2006 год

Рисунок 4.1.1-1 Доля фирм, указывающих, что перевозки – это проблемный бизнес

Среди этих стран у Азербайджана самый низкий показатель, а у Кыргызстана – второй низкий показатель в 2005 г. Тем не менее, у Казахстана был второй низкий показатель в 2002 году. Доля фирм, указывающих, что перевозки – это проблема, относительно стала меньше с 2002 года по 2005 год в Таджикистане и Кыргызстане.

Ева Мольнар и Лаури Ойала «Вопросы транспорта и упрощения торговли в СНГ-7, Казахстане и Туркменистане» (2003) показывают индекс благоприятных условий для логистики для некоторых стран СНГ, как указано в Таблице 4.1.1-5.

Таблица 4.1.1-5 Экономическая свобода и благоприятные условия для логистики

Страна	Азербайджан	Узбекистан	Казахстан	Россия
Экономическая свобода в 1999 (баллы)	-	-	-	3,88
Благоприятные условия для логистики (%)	17	13	9	0

Примечание: Благоприятные условия для логистики равны 100 в Швеции, Нидерландах, Австралии, Австрии, Японии, Бельгии и Италии.

Максимальный балл экономической свободы равен 9,38 в Гонконге, следующий показатель равен 9,28 в Сингапуре.

Источник: Ойала и Киероз, (изд. 2001) Реструктуризация транспортного сектора в прибалтийских государствах, Всемирный Банк

Наиболее благоприятные условия для логистики – в Азербайджане. Узбекистан – второй, и Казахстан – третий по этому показателю.

Ниже приводится описание транспортных секторов в каждой стране, соседствующей с Казахстаном, за исключением Ирана, Азербайджана и Китая (Синцзянь-Уйгурский автономный округ).

(2) Условия инвестиции транспортного сектора в смежных странах

1) Россия

(a) Дороги

В соответствии со статистическими данными Всемирного Банка, в 2004 году протяженность дорожной сети составила чуть менее 900 тысяч км. (Тем не менее, другие статистические данные показывают 948000 км дорожной сети). Из этого показателя только 84 процента дорог имеют дорожное покрытие, а оставшаяся часть не позволяет осуществлять перевозок во все времена года, при этом почти 40000 населенных пунктов часто остаются изолированными. Это имеет воздействие на 12 - 18 миллионов человек, т.е. практически 10 процентов населения страны. К тому же, основные коридоры, например, между Москвой, границами с Европейскими странами, регионами Черного моря и Каспийского моря, в настоящее время перегружены и являются небезопасными, поэтому они стали препятствием для дальнейшего социально-экономического развития регионов, которые они обслуживают.

В 2001 году Правительство РФ издало новую Программу федерального транспорта (ПФТ) «Модернизация транспортной системы России на 2002-2010 годы». В данную программу включена подпрограмма «Дороги» для дорожного сектора, которая рассматривает задачи: (i) эксплуатация государственной дорожной сети и строительство новых дорог только в наиболее перегруженных узлах сети в 2002-2005 гг., и (ii) повышение содержания дорог в целях снижения доли дорог, требующих срочного ремонта, и строительство основных транспортных артерий, соединяющих Россию в международной транзитной системой в 2006-2010 гг.

(b) Железные дороги

Эксперты Всемирного Банка отмечают, что экономика России является наиболее зависимой от железных дорог, чем любая другая большая страна в мире. Плотность железных дорог в России является средней среди одиннадцати соседних стран. Несмотря на то, что протяженность дорожной сети, которая является наибольшей среди одиннадцати стран, намного превышает протяженность сети ж/д дорог, в России железнодорожные грузоперевозки в десять раз превышают грузовые автоперевозки. Но примерно десять лет назад грузовые автоперевозки на большие расстояния занимали незначительную долю рынка, сейчас они занимают до 20% общего рынка грузоперевозок. Использование автотранспорта увеличивается, и необходимо провести реструктуризацию железнодорожной системы для отражения измененной структуры спроса на железнодорожные перевозки.

Объединение Российской железнодорожной системы в ОАО «РЖД» в октябре 2003 года, привело к правовой, организационной и регулятивной реформе. Реструктуризация произошла в сжатые сроки, и было достигнуто усовершенствование инвестирования, производительности и перевозок. Частные операторы вложили инвестиции в подвижные составы, и была создана необходимая правовая структура. К тому же, были изменены железнодорожные тарифы. Стимулирование конкуренции (как внутри

железнодорожного сектора, так и среди различных видов перевозок), регулирование тарифов и участие местных органов власти – это следующий этап реструктуризации.



Источник: Lonely Planet

Рисунок 4.1.1-2 Карта России

(с) Порты

Согласно экспертам Всемирного Банка, морские порты России испытывали нехватку в инвестировании и модернизации, но отчасти это объясняется железнодорожной тарифной политикой, которая привела к тому, что стало дешевле перевозить груз в зарубежные порты, чем в Российские порты. Развитие портов сейчас является актуальным вопросом для России и региональных органов власти. Необходимо заново выстроить инфраструктуру морского судоходства и увеличить объемы международной торговли через порты России. Причалы для контейнерных перевозок во многих портах переданы частным компаниям на концессионной основе. Эти компании являются филиалами крупных судоходных компаний, обслуживающих эти порты.

(d) Воздушный транспорт

Согласно экспертам Всемирного Банка, новый закон о лицензировании воздушных перевозок предписывает, что любая российская авиакомпания, имеющая сертификат и лицензию на осуществление воздушных перевозок, может выполнять регулярные рейсы в любую точку назначения внутри страны. Авиакомпаниям необходимо только получить разрешение аэропорта назначения, предоставляющего посадочные места, определенное время для посадки и взлета самолетов. Следовательно, рынок воздушных перевозок регулируется в значительной степени аэропортами, которые находятся под влиянием и местных органов власти, и крупных авиакомпаний. В прошлом аэропорты, воздушные суда и воздушные перевозки функционировали интегрировано. Процесс деления компаний-авиаперевозчиков на авиакомпании и аэропорты, не зависящие друг от друга, который начался в начале и середине 90-ых, был остановлен. Некоторые существующие операторы могут защитить свои рынки, не позволяя конкурентам использовать их аэропорты. Поэтому любые новые участники рынка будут сталкиваться с

неравными конкурентными условиями. Продолжающееся уменьшение числа аэропортов (примерно с 530 до 500) отрицательно сказывается на конкуренции.

2) Кыргызстан

(a) Дороги

Согласно экспертам Всемирного Банка, автомобильные перевозки являются доминирующим видом перевозок, осуществляя 60% грузовых тонн-км и 86% пассажирских перевозок. Плотность дорожной сети является достаточной высокой среди одиннадцати соседних стран. Протяженность дорожной сети, входящей в компетенцию Министерства Транспорта и Коммуникаций (МТК), составляет примерно 19000 км. Кроме того, существует 15000 км сельских подъездных дорог, не входящих в компетенцию МТК. Из-за ограниченного бюджета содержание дорог в последние годы охватывало лишь половину дорог, за которые отвечает МТК. Это привело к тому, что дорогам местного значения не уделялось внимания. За дороги и улицы в городах несут ответственность городские органы власти. Междугородние автомобильные перевозки были почти полностью корпоратизированы, и быстрыми темпами развивается частный сектор. В настоящее время частные грузовые автоперевозчики выполняют 43% грузоперевозок в стране. Бывшие государственные транспортные компании выполняют остальные объемы, причем эти акционерные общества входят в состав Государственного Имущественного Фонда. МТК только принадлежит компания, осуществляющая международные грузовые автоперевозки.

(b) Железные дороги

Киргизские железные дороги эксплуатируют примерно 320 км однопутных линий (общая протяженность путей - 428 км). Плотность сети железнодорожных дорог является относительно низкой (одна из самых низких, за исключением Афганистана, где нет железных дорог) среди одиннадцати соседних стран. На севере страны проходит ж/д магистраль, ведущая из Казахстана в Бишкек и Балыкчы на озере Иссык-Куль и восемь веток, принадлежащих железным дорогам Узбекистана, на юге страны. Между севером и югом страны железнодорожного соединения. Состояние путей в основном соответствует низкому объему ж/д перевозок.

После раздела железных дорог Советского Союза, Киргизским железным дорогам достались 2500 грузовых вагонов, 450 пассажирских вагонов и 50 локомотивов, примерно половина магистрали и половина железнодорожных веток. Все оборудование было морально и физически устаревшим. Объемы перевозок стремительно падали после 1990 года. Снижение объема грузоперевозок в дальнейшем усугубилось финансовым кризисом 1998 года. Сейчас грузоперевозки составляют только лишь 13% от уровня 1990 года, 330 млн. тонн-км в 2001 году против 2620 млн. тонн-км в 1990 году, хотя в 2003 году их объем был доведен до 561 млн. тонн-км.

После текущего дефицита, продолжавшегося вплоть до 1998, сейчас железные дороги имеют маленькую, но увеличивающуюся операционную прибыль, которая достигла 72 миллиона сомов в 2001 году (1,5 миллиона долларов США). Этот показатель был достигнут благодаря i) сокращению персонала почти на 20% и ii) снижению количества пассажирских поездов. В то время, как грузоперевозки являются прибыльными, пассажирские перевозки приносят убыток, как в Казахстане, потому что тарифы регулируются Антимонопольным комитетом. Железнодорожный сектор в настоящее время не получает государственных дотаций.

(с) Воздушный транспорт

Согласно экспертам Всемирного Банка, в мае 2001 года сектор гражданской авиации Кыргызстана был реорганизован в три независимых структуры. Это национальная авиалиния, аэропорты и аэронавигация. Первые две структуры – это акционерные общества, входящие в Государственный Имущественный Фонд, а третья структура – это департамент Министерства Транспорта и Коммуникаций (МТК).

Объем воздушных перевозок сейчас равен только одной десятой уровня 1990 года, как для грузовых, так и для пассажирских перевозок. В 1997 году национальная авиалиния (КАЛ), занимающаяся также аэропортами и аэронавигацией, была корпоратизирована, причем 82% акций остались у государства, 8% были переданы социальному фонду, а 10% были проданы по купонам. Помимо национальной авиалинии зарегистрировано шестнадцать частных авиакомпаний, из которых пять или шесть начали свою работу. Государство не выделяет субсидий ни государственной авиакомпании, ни частным авиалиниям. Национальная авиакомпания использует перекрестное субсидирование, покрывая убытки от внутренних рейсов прибылью от международных рейсов.

«The Airport Company» включает в себя три основных аэропорта страны, Манас (Бишкек), Ош и Караколь. Другие небольшие аэропорты и взлетно-посадочные полосы фактически заброшены. В настоящее время только аэропорт Манас является финансово независимым, а два других аэропорта терпят убытки.



Источник: Lonely Planet

Рисунок 4.1.1-3 Карта Кыргызстана

3) Туркменистан

В Туркменистане большая часть грузоперевозок – это автомобильные и железнодорожные перевозки. В настоящее время железнодорожный транспорт играет огромную роль в осуществлении транзитных перевозок в страны СНГ и в выходе Туркменистана на международные железнодорожные системы Европы и Азии. Общая протяженность железных дорог в 2002 году составляла 2555 км. Межконтинентальная Трансзиатская железнодорожная магистраль была полностью создана в 1996 году, когда была сдана в эксплуатацию новая ж/д ветка Теджен-Сарахс-Мешхед (Иран).

Автомобильные и воздушные перевозки очень важны для районов, отдаленных от железных дорог и водных маршрутов. Общая протяженность дорог с твердым дорожным покрытием в 1999 году составляла 24000 тыс. км. Международный аэропорт, построенный в Ашхабаде, позволил открыть новые воздушные маршруты между Европой и Азией.



Источник: Lonely Planet

Рисунок 4.1.1-4 Карта Туркменистана

4) Узбекистан

Согласно экспертам Всемирного Банка, развитие и модернизация транспортного сектора является приоритетной задачей правительства, поскольку городское население сильно зависит от общественного транспорта, а внутренняя и внешняя торговля являются важными для экономики. Протяженность дорог является относительно большой (второй показатель среди одиннадцати соседних стран после России, а плотность дорог является самой высокой).

Объемы железнодорожных перевозок в два раза больше автомобильных перевозок, что подчеркивает важную роль железных дорог. Реструктуризация железных дорог, Узтемирийоллари, привела к избавлению от несвязанных видов деятельности, увольнению излишней рабочей силы и рационализации тарифов. Также начался процесс корпоратизации железных дорог. В секторе автомобильных и воздушных перевозок правительство сосредоточилось на инвестициях, включая модернизацию и реконструкцию оборудования и сооружений, а также создание основной дороги, соединяющей Ферганскую долину с остальными регионами страны.

Тем не менее, в транспортном секторе, за исключением городского транспорта, по-прежнему доминируют государственные предприятия, и нет соответствующей финансовой, нормативной и институциональной структуры для создания конкуренции в сфере транспортных услуг. Управление сектором и подотчетность являются слабыми ввиду отсутствия Министерства Транспорта.

Стратегия Правительства в транспортном секторе сосредоточена на следующих аспектах.

Разработка поэтапного подхода к реструктуризации институтов и реформированию сектора для того, чтобы управление и работа транспортного сектора диктовалась рынком

Формирование соответствующей стратегии, правовой и нормативной структуры для сектора

Наличие соответствующей транспортной инфраструктуры и оказание содействия процессу перехода к рыночной экономике

Развитие внутренних маршрутов, которые обходят территории соседних стран, при этом сохраняя статус Узбекистана как регионального узлового пункта и обеспечивая надежный выход к альтернативным морским портам в Европе и Азии через транснациональные транспортные коридоры



Источник: Lonely Planet

Рисунок 4.1.1-5 Карта Узбекистана

5) Азербайджан

Азербайджан граничит с севера с Россией, с юга с Ираном, западная граница с Арменией и Грузией, и на востоке, Казахстан и Туркмения вне Каспийского моря. Стратегически расположен на пересечении дорог Европы и Азии, и имеет естественную функцию соединять пункты евразийских перевозок.

Перевозка грузов по видам в Азербайджане рассмотрена в Таблице 4.1.1-6.

Таблица 4.1.1-6 Грузоперевозки по видам

Транспортировка	2001		2002		2003		2004		2005	
	1000 т	%	1000 т	%	1000 т	%	1000 т	%	1000 т	%
Ж/д	15,390	16,6%	17,464	17,7%	20,345	18,5%	20,671	17,6%	26,522	20,7%
Морская	10,247	11,1%	11,381	11,6%	13,272	12,1%	13,209	11,3%	13,680	10,7%
Воздушная	31	0,0%	31	0,0%	52	0,0%	75	0,1%	74	0,1%
Трубопроводная	16,517	17,8%	15,831	16,1%	17,262	15,7%	18,145	15,5%	18,534	14,4%
Нефть	11,172	12,1%	9,977	10,1%	11,283	10,3%	11,589	9,9%	11,692	9,1%
Газ	5,345	5,8%	5,854	5,9%	5,979	5,4%	6,556	5,6%	6,842	5,3%
Дорога	50,463	54,5%	53,738	54,6%	59,070	53,7%	65,214	55,6%	69,518	54,2%
Всего	92,648	100,0%	98,445	100,0%	110,001	100,0%	117,314	100,0%	128,328	100,0%

Товарооборот перевозки транспортируемых предметов рассмотрен в Таблице 4.1.1-7.

Таблица 4.1.1-7 Грузооборот по видам

Транспортировка	2001		2002		2003		2004		2005	
	млн. т/км	%	млн. т/км	%	млн. т/км	%	млн. т/км	%	млн. т/км	%
Ж/д	6,141	33,3%	6,980	34,4%	7,719	34,6%	7,736	32,4%	9,628	36,3%
Морская	5,744	31,1%	6,077	30,0%	6,555	29,4%	6,771	29,1%	7,521	28,3%
Воздушная	76	0,4%	84	0,4%	204	0,9%	315	1,4%	310	1,2%
Трубопроводная	1,643	8,9%	1,602	7,9%	1,572	7,1%	1,698	7,3%	1,539	5,8%
Нефть	717	3,9%	648	3,2%	649	2,9%	656	2,8%	624	2,4%
Газ	926	5,0%	954	4,7%	923	4,1%	1,041	4,5%	914	3,4%
Дорога	4,843	26,3%	5,534	27,3%	6,241	28,0%	6,965	29,9%	7,536	28,4%
Всего	18,447	100,0%	20,277	100,0%	22,291	100,0%	23,283	100,0%	26,534	100,0%

(а) Железная дорога

Государственная Железная дорога Азербайджана функционирует на 2,117 км пределов страны. Ежегодный объем Груза, транспортируемый железной дорогой в Баку, начиная с появления нефти в Казахстане в 1998 году, постоянно увеличивается. Осуществляется транспортировки из Актау порт на терминал получения в Баку, и затем транспортируется посредством железной дороги в порт Батуми, Грузия, для дальнейшей перегрузки через Черное море. Около 6 млн. тонн нефти в год транспортируется по железной дороге и составляет 90% железнодорожного экспорта груза. Между Азербайджаном и Россией проходят и не нефтяные грузы, которые составляют более, чем 50% перевозок. Основным недостатком железнодорожной транспортировки на территории Кавказа – это недостаток количества железнодорожных путей. Количество вагонов, перевозимых из Азербайджана в западном направлении, отрегулировано соответственно грузинской железной дороги. Ожидается, что поставки Казахстанской нефти на терминал Баку в будущем возрастут, с момента коммерческого деятельности нового нефтяного месторождения. Ситуация была бы угрожающей, если бы встречная мера не была бы заранее оговорена. Сторона Грузии принимает контрмеры по предотвращению задержек следования поезда, устанавливая дополнительные железнодорожные линии в приграничной области. Тем временем, есть планы относительно новой линии, соединяющей Акхалкали в Грузии и Карсе в Турции. После завершения нового маршрута, железная дорога Азербайджана может быть связана с сетью железных дорог Турции и выходить к области Босфорского Канала. Когда проект туннеля Босфорского Канала под Ла-Маншем был осуществлен, эта железнодорожная линия физически продлилась до Центральной Европы без прохода фарватера Черного моря.

Опираясь на межправительственный меморандум, подписанный в 2005 году, проект по установке контейнерного сообщения поездов, соединяющих Казахстан, Азербайджан и Грузии, был запущен. Первый экспериментальный контейнерный поезд с 28 вагонами, пролегающий через Потти-Баку-Актау-Алматы, был сформирован в конце декабря 2005 года. Согласно установленному плану, регулярность шествия поезда – два раза в месяц. Несколько лет экспериментального периода были бы необходимы, чтобы установить регулярность обслуживания.

(б) Автотранспорт

Общая протяженность дорожной системы Азербайджана 31,863 км, 6,882 км из которой линия магистрали. Линия основного магистрального маршрута проходит восток/запад и север/юг. Маршрут восток/запад соединяет Баку-Алаты-Ганья-Казахстанскую-Грузинские границы. Общая протяженность прохода – 503 км и дорожная сеть является частью TRACECA. Маршрут Север/юг соединяет границы России-Баку-Атана-Иранская граница. Общая протяженность – 521 км и является частью Азербайджанской части коридора Север/юг. Основное предназначение грузоперевозок из Азербайджана для Ирана и Турции. 50% взаимной границы позволяют экспортировать груз этим двум странам. Перевозка груза грузовиками в/из России менее активна.



Рисунок 4.1.1-6 Карта Азербайджана

(в) Порт

Баку – национальный порт Азербайджана. Порт Баку был открыт в 1902 году. В период Советской эпохи, порт был центром морской активности в Каспийском море. После падения Советского Союза, торговый оборот с Россией и Ираном упал и, соответственно, активность. Основные функции, на сегодняшний день, порта это импорт нефти из Казахстана и роль «ключа» к западному/восточному коридору. В результате прекращения отношений с портами Грузии, были установлены Батуми и Поти. Порт Баку признан государственной организацией, “Международный Морской Торговый Порт Баку”. Портовые сооружения состоят из трех терминалов. Это грунтовый терминал, основной грузовой терминал и железнодорожный паромный терминал. Нефтяной терминал находится в Дубенди, что 40 км от Баку и остальные два терминала находятся в водной части Баку. Нефтяной терминал может разместить 4 танкера в 5,000 и 12,000 D/W в то же самое время. Мощность составляет 10 млн.тонн в год, фактическая мощность в 2005 году составила 2,9 млн.тонн. Основной грузовой терминал оснащен 6 причалами. Протяженность причала составляет 866 м и глубина вод причала – 7 м. Оборудование береговой стороны включает 16 подъемных кранов подъемностью в 5-40 тонн. Общая протяженность железной дороги, примыкающей к терминалу – 8 км. Предназначенная вместимость транспортной обработки груза – 1 млн.тонн в год, но фактически в 2005 году объем составил лишь 75 000 тонн. Это в связи с тем, что портовые сооружения, направленные на импорт сухого насыпного груза, были бедны. Паромный ж/д терминал имеет 2 запасных железнодорожных пути и 2 наземных моста. Это предназначено для одновременной работы двух ж/д паромов. Однако, в настоящее время, один из наземных мостов на

ремонте и не обслуживается. Глубина вод около наземного моста от 8 до 10 м. Это основной порт ж/д парома CASPAR, Национальная судоходная компания Азербайджана. Шесть ж/д паромов заняты в регулярном сообщении между Баку и Туркменбаши. Еще один – по маршруту Баку-Актау. Грузы, переправляемые ж/д паромом в Баку, на 2005 год составили 2,6 млн. тонн. Чтобы усовершенствовать портовые сооружения, Правительство Азербайджана вознамерилось переместить порт на 70 км от текущего местонахождения. Но фактические действия пока не были приняты.

(г) Морской транспорт

Национальная судоходная компания Азербайджана (CASPAR) была основана в 1858 году. В течение Советской эры, компания монополизировала отгрузки по Каспию и действовала, как управленческий морской залив в региональных действиях отгрузки. После 1991 года, компания была преобразована, как национальное пароходство, основанное в Азербайджане, но все еще доминировало при отгрузках в Каспийском море.

Флот CASPAR имеет 44 танкера, 25 сухогрузных кораблей и 7 ж/д паромов, которые составляют 76 кораблей. Флот включает пять 14,000 D/W танкеров, которые являются самыми большими в Каспийском море. Основная торговля CASPAR заключается в транспортировке нефти между Актау-Баку, Туркменбаши-Баку, Актау-Иран и транспортировкой нефтепродуктов между Баку и Ираном. 7 ж/д паромов аналогичными характеристиками. Они могут разместить 28 ж/д вагонов и 50 единиц легковых автомобилей. Грузовики могут быть размещены на оставшемся пространстве вагона ж/д палубы. Шесть паромов следуют по маршруту Туркменбаши-Баку и одни – Актау-Баку. Требуемое время на навигацию Актау-Баку – 18 часов, и паром каждый 10 дней отправляется за грузом.

Около 80% груза приходится на транзит груза по маршруту Туркменбаши. Основные товары, следующие по маршруту это минералы, нефтепродукты и основные товары из Китая.

Другие игроки в Каспийской отгрузке это российская компания, основанная в Махачкале в 15 танкерами и грузовыми судами, Казахстанской национальной компанией танкеров «Казмортрансфлот». Но основная позиция неизменно закреплена за CASPAR, особенно в железнодорожных грузовых и контейнерных перевозках.

(д) Воздушный транспорт

Воздушный грузовой товарооборот Азербайджана составляет примерно 35 тысяч тонн в год, который является вторым по величине среди стран СНГ после России. Значительная часть воздушного груза приходится для Нахичеванского анклава. Из-за регионального конфликта, дорога к Нахичевани закрыта, и наземные средства транспортировки не могут быть использованы. Только воздушные грузовые судна являются доступными средствами транспортировки. Главные аэропорты в Азербайджане в Баку, Генже и Нахичевань. Внутренне обслуживание азербайджанской авиалинии охватывает эти аэропорты. Что касается международных маршрутов, аэропорт Баку имеет связь с Россией, Европой, Ближним Востоком и Центральной Азией. Основной внешний грузовой маршрут до Дубай в ОАЭ. Баку является главным пунктом грузовых воздушных перевозок. Для перевозок транзита из Европы в Ближний Восток и Азию используется Баку, как основной аэропорт. Есть новый проект развития месторождения нефти в Каспийском море. Некоторые материалы для проекта транспортируются воздушным путем из-за

безотлагательности или чрезвычайной необходимости. Эта тенденция помогла увеличить воздушный грузовой товарооборот Азербайджана за последние годы.

б) Иран

(а) Дороги

Основной вид перевозки в Иране дорожная транспортировка. Почти 95% пассажирской и грузовой перевозки приходится на дорожную транспортировку. Несмотря на прозрачную политику Иранского Правительства в отношении улучшения и продвижения железнодорожных перевозок, субсидированные и чрезвычайно низкие цены на бензин и дизель, делают этот способ транспортировки чрезвычайно дешевым и материально выгодным.

Дорожная транспортировка для грузоперевозок в Иране практически полностью приватизирована. Есть несколько компаний, собственников Государства, осуществляющих грузоперевозки основных изделий, которые также субсидированы, это рис, сахар, мука, мясо, и т.д. Грузопоток находится под юрисдикцией Министерства Дорог и Транспорта и компаньона – организация “Дорожное обслуживание и организация транспортировки”.

Министерство Дорог и Транспорта является ответственным за планирование и политику относительно всех видов транспорта, включая дорожный транспорт.

Инфраструктура

Всего дорожная сеть Ирана составляет 171,711 км, 100,000 из которых сельские дороги и прочие, то есть.:

1,230 км автострады (с пошлинами)

5,161 км магистралей

21,997 км основные региональные сети дорог

40,868 км вторые региональные сети дорог

2,454 км другие дороги.

Модальное разделение импорта/экспорта (не нефтяные предметы потребления) в Иране следующее. Это может выглядеть так, что морская перевозка составляет 94.1% всего импорта и 88,9% всего экспорта, которая является весьма естественной для страны, не имеющей выхода к морю. Дорожные перевозки составляют 3.2% импорта и 8.9% экспорта, of exports, которые являются значительно выше показателей в 2.7% и 2.2% железнодорожных перевозок.



Рисунок 4.1.1-7 Карта Ирана

Таблица 4.1.1-8 Модальное разделение импорт/экспорт

(ед.изм.: 1000 тонн)

Перевозка	Импорт		Экспорт	
	Количество	%	Количество	%
Корабль	32,998	94.1	16,891	88.9
Дорога	1,123	3.2	1,698	8.9
Ж/д	945	2.7	413	2.2
Всего	35,066	100.0	19,002	100.0

Источник: Организация по техническому обслуживанию и транспорту 2005

Относительно транзита товаров не нефтяного происхождения через территорию Ирана, только дорожная перевозка составляет 31 %, дорога в порт составляет 5%, в то время, как перевозка с порта на дорогу составляет 37%, в то время, как перевозка железнодорожным транспортом (ж/ж-ж/д и ж/д-порт) составляет 19%. Если нефтепродукты также приняты во внимание, то доля ж/д увеличивается до 26%.

Таблица 4.1.1-9 Перевозка товаров через Иран

(ед.изм.: тонн)

Перевозка	Нефтепродукты	Не нефтепродукты	Всего
Дорога-дорога (на грузовике)	299.454	1.247.035	1.546.489
Выход из порта, вход на пограничную дорогу (на грузовике)	16.215	208.676	224.891
Вход – порт, выход – пограничная дорога (на грузовике)	201.315	1.495.732	1.697.047
Порт-порт (на грузовиках)	1.599	302.348	303.947
Через железную дорогу	541.483	781.027	1.322.510
Всего	1.060.066	4.034.818	5.094.884

Источник: Дорожное обслуживание и организация транспортировки 2005

Виды товаров, перевозимые из Ирана по дороге и железной дороге следующие. Нефтепродукты составляют 20.8% от всех перевозок.

Таблица 4.1.1-10 Типы товаров, перевозимые через Иран

(ед.изм.: тонн)

Наименование продукта	тонн	%
Нефтепродукты	1.060.066	20.8
Не нефтепродукты		
Различные виды хлопка	720.293	14.1
Строительные материалы	241.272	4.7
Пищевые продукты	240.013	4.7
Домашние приборы	212.773	4.2
Транспортные средства	190.895	3.7
Предметы одежды	171.789	3.4
Растительное масло	157.557	3.1
Различные виды ниток и волокно	99.905	2.0
Различные виды запасных частей	93.392	1.8
Сельскохозяйственный продукты	100.240	2.0
Различные виды химических соединений	88.227	1.7
Различные виды шин (покрышек)	84.434	1.7
Рис	83.619	1.6
Различные виды стальных труб	71.251	1.4
Цемент	53.482	1.0
Различные виды стальных продуктов	47.020	0.9
Различные виды стальных пластин	41.100	0.8
Различные виды жидкой стали	39.886	0.8
Химические удобрения	42.389	0.8
Различные виды ковров/пледов	41.600	0.8
Другие	1.213.681	23.8
Всего	5.094.884	100.0

Источник: дорожное обслуживание и организации транспортировки 2005

(b) Железные дороги

Организация/Инфраструктура

Железная дорога признана и функционирует как Железная Дорога Исламской Республики Иран (RAI).

По данным 2005 года, в работе RAI задействовано 13,726 людей. 3,300 людей работает в головных офисах и 10,426 человек работают в основных представительствах в провинциях. По данным 2004 года, длина железнодорожной линии составляет 8,353 км, из которых 6,405 км основные линии. 81.6% основных линий однопутные и 18.4% двухпутные линии.

Деятельность

Грузовые транспортные объемы, обслуживаемые железной дорогой представлены в Таблице 4.1.1-11.

Таблица 4.1.1-11 Грузовые перевозки по железной дороге

Год	Чистый тоннаж (тысяч)	Чистые общие тонн- км (млн.)	Средняя длина транспортировки (км)	Количество груженых вагонов
2000	25,119	14,179	563	446
2001	26,392	14,613	554	459
2002	26,468	15,842	599	463
2003	28,797	18,048	627	505
2004	29,453	18,182	617	517

Источник: RAI

Среди суммарного тоннажа, самые распространенные виды товаров не нефтяного происхождения, перевозимые по железной дороге в Таблице 4.1.1-12.

Таблица 4.1.1-12 Грузы не нефтяного происхождения перевозимые по ж/д

(ед.изм.:1.000 тонн)

Виды товаров	2000	2001	2002	2003	2004
Минеральные руды	10,119	11,062	11,387	13,071	14,683
Продукты сельского хозяйства	1,517	2,041	1,365	1,072	1,109
Пищевые продукты	385	416	492	521	493
Промышленные товары	4,586	4,126	4,552	5,148	5,467
Другие товары	4,833	5,613	4,610	4,400	3,311
Всего	21,440	23,258	22,406	24,212	25,062

Источник: RAI

Среди суммарного тоннажа, часть международного перевозимого груза представлены в Таблице 4.1.1-13.

Таблица 4.1.1-13 Международные грузы перевозимые по ж/д

(ед.изм.:1.000 тонн)

Год	Импорт	%	Экспорт	%	Всего	Тоннаж перевозок	Полный объем
2000	6,371	77.57	1,842	22.43	8,213	623	8,836
2001	5,724	75.87	1,820	24.13	7,544	558	8,102
2002	4,882	60.58	3,176	39.42	8,058	811	8,869
2003	5,531	56.71	4,221	43.29	9,752	1,172	10,924
2004	5,682	49.65	5,763	50.35	11,445	1,418	12,863

Источник: RAI

Стратегия будущего железных дорог

Согласно Четвертому Экономическому Плану Социального и Культурного Развития Исламской Республики Иран, рассчитанного на 2005-2009 годы, установлены следующие стратегические цели для благоустройства железных дорог к 2009 году:

Завершение между севером и югом, западом и востоком грузовых и пассажирских железнодорожных линий.

Завершить азиатскую линию железной дороги в стране (подразумевается коридор восток-запад, также известный как часть TAR)

Создание возможности для неправительственных секторов сектора по вхождению в железнодорожную промышленность страны (приватизация)

Квалифицированное оборудование по сети железной дороги с системой сигналов и коммуникаций

Реконструкция парка железной дороги страны, используя управляемый фонд таким образом, чтобы средний возраст пассажира железнодорожного парка достигал бы 15 лет

Связь столицы с главными центральными территориями, прибрежными областями на севере и юге, и основными туристическими центрами с высокоскоростными поездами через участие неправительственных секторов.

Международный транспортный коридор «Север-Юг»

Этот коридор, имея коридор №9, устанавливает транзитную связь Северной Европы, Скандинавских стран и России к Индийскому океану, Персидскому заливу и юго-восточным азиатским государствам.

Коридор Север-Юг в действительности связывает транзит торговли товарами между Европейскими странами и Северной Европой, Скандинавским регионом и Россией через порты Амстердама, Копенгагена, Стокгольма и Хельсинки в Европе, Санкт-Петербурга и Москвы в России и может простирается к южным портам Каспийского моря (Анзали и Амирабад) и к Центрально-азиатским государствам (Казахстан, Туркменистан, Узбекистан, Таджикистан,...) через порты России на севере Каспийского моря и может простирается до южных портов Ирана (Бандар Аббас, Бандар Эмам, ...). Продолжение этого маршрута может простирается от южных портов Ирана до Персидского залива и странам Индийского океана (Индия, Шри-Ланка, ...) до Юго-восточных азиатских стран (Малайзия, Сингапур, Индонезия, ...).

Большая часть стран Азии и Европы могут обмениваться товарами через коридор Север-Юг.

Осуществление торговли между различными азиатскими и европейскими странами по маршруту Север-Юг вдвое короче по сравнению с маршрутом по Суэцкому каналу. Этот выпуск очень важен, как для влиятельных кругов новых стран Центрально-Азиатского региона, так и новых рынков по всему миру в Индийском океане и области Персидского залива.

(с) Порты

Организация

Организация Портов и Флота (PSO) является организацией при содействии Министерства дорог и транспортировки, ответственна за порты, погрузки и морских дел в Иране. Этим ведают Управляющий Директор, который занимает пост Заместителя министра в Министерстве дорог и транспортировки, и четыре Исполнительных директора. Они вовлечены в управление и выполнение морских дел, портами и специальными зонами, техническими и инженерными делами, и финансами/администрацией.

В PSO задействовано 2550 человек, 245 из которых в штаб-квартире в Тегеране и остальные, в 11 портах по всей стране. Можно отметить, что в работе в Бандар Имам Кхомейни и Бандар Аббас задействовано много людей (659 и 325 соответственно). На трех портах вдоль Каспийского моря Бандар Анзали, Бандар Ноушахр и Бандар Амирабад, задействовано 577 человек.

Действия

Объемы грузов и контейнеры, обработанные в главных портах Ирана представлены в Таблице 4.1.1-14.

Таблица 4.1.1-14 Обработка груза в Иранских портах

	Контейнеры TEU		Тонны груза всего (включая нефть)		
	2004	2003	2004	2003	oil
Порты Аравийского залива					
Бандар Аббас	1.142.659	965.011	41.935.893	39.444.859	56%
Кхорамсар	75.735	49.781	415.636	331.801	0
Имам Кхомейни	32.905	40.256	17.232.766	16.397.578	4%
Бушехр	27.114	23.686	2.211.026	2.038.066	69%
Порты Каспийского моря					
Анзали	10.619	9.281	3.670.688	3.682.533	0
Ноушахр	1.316	1.046	1.198.723	1.429.053	22%
Амирабад	106	207	874.273	805.665	0
Другие	8.888	4.126	24.140.482	21.396.278	78%
Общее количество	1.299.342	1.093.394	91.679.487	85.525.833	48%

Источник: Годовые отчеты PSO, 2003, 2004

Эти четыре порта вдоль Каспийского моря в Иране называются Бандар Анзали, Бандали Ноушахр, Бандар Амирабад и Бандар Нека. Бандар Нека специально созданный только для транспортировки нефти. Порт переправляет 3.9 млн.тонн нефтепродуктов.

Бандар Анзали

Порт находится в западной части Каспийского моря. Связанная с портом специальная Экономическая Зона, установлена в 1996 году. Это также свободная Экономическая Промышленная Зона на расстоянии 20 км от порта. Порт насчитывает 10 причалов с общим количеством в 5 млн.тонн основных грузов. В 2005 году производительность составила 3,4 млн.тонн. Порт насчитывает 10 причалов общей протяженностью 1,671 м. Оборудование транспортной обработки груза порта включает, 10 береговых подъемных крана, передвигающихся по рельсам (способных поднять 10-15 тонн), 2 мобильных подъемных крана (120 тонн), 14 мобильных подъемных крана (30-100 тонн). Организация порта и флота (PSO) запланировала увеличить способность объема порта с 5 млн.тонн на 8 млн.тонн ежегодной производительности. RAI запланировало протянуть железнодорожную линию до порта.

Бандар Ноушахр

Порт расположен в середине Каспийской береговой части Ирана, в городе Ноушахр, который окружают 5 причалов, 4 из которых основные грузовые и 1 причал для нефтяного импорта (не обмен, который сделан в Бандар Нека). Общая вместимость порта – 2 млн.тонн грузов и 1,5 млн.тонн нефти, ежегодно. Но по данным на 2005 год транспортировка основного груза менее чем 1 млн.тонн. Глубина на причалах – 7 м, и проект, принимающий во внимание корабли – 5,5 м.

Бандар Амирабад

Порт находится в восточной части Иранского побережья на Каспийском море. Это новый порт, спроектированный в 2002 году. Бандар Амирабад окружен широким комплексом Специальной Экономической Зоны, самые важные характеристики которого: завод по очистке нефти, промышленная зона, общая грузовая область, железнодорожная линия в порту протяженностью 12 км. Это единственный порт на Каспийском море с железнодорожным доступом. Для предоставления услуг железнодорожная линия была запущена в декабре 2003 года. Железнодорожная линия была построена к порту с целью увеличения его роли, как порта транзита по коридору Север-Юг, между Хельсинки-Санкт-Петербургом-Москвой-Астраханью на Севере и Бандас Аббас - Карачи-Бомбей на Юге. Однако, несмотря на то, что в первый год эксплуатации железнодорожная линия обслуживала 200,000 тонн, в 2005 году объем снизился до 92,000 тонн, и в 2006 году общий тоннаж, транспортируемый железнодорожной линией – меньше, чем 5,000 тонн. Это потому, что, как считают клиенты, транзит посредством грузовиков более дешев, чем транзит поездами. И, как следствие, на сегодня, большая часть грузоперевозок в/из Бандар Амирабад осуществляется посредством грузовиков. Порт имеет 8 причалов – один из которых контейнерный, объемом в 4 млн.тонн. Текущие перевозки порта ниже, чем на 1 млн.тонн. Хотя существует одна платформа типа «Ро-Ро» для обслуживания судов типа «Ро-Ро», случаев захода таких судов не было. Глубина причала - 6.5 м. Глубина входа в канал - 5.5 м. Максимально допустимые осадка судов составляет - 4.5м.

(d) Морской транспорт

Отгрузочные Линии Кхазар были запущены в 1992. Это 100%-ое субсидирование IRISL, национальный флаг Ирана, обслуживающий весь мир на базе Бандар Аббас. Он обеспечивает транспортировку в области Каспийского моря. На ней занято 60 человек в Анзали, 6 в Ноушахре, 3 в Амир Абаде и 5 в Тегеране. Они имеют 6 грузовых судна. Также имеется более двух чартеров из России в Азербайджан. Заказали 4 новых грузовых судна. Поставка одного уже ожидается. Идет строительство верфи в Волгограде. Также планируется покупка нового грузового судна RO-RO.

Полный объем, который они несут - 1.5 млн.тонн в год. Их действия главным образом нацелены на обслуживание продвижения в Баку, Туркменбаши и Махачкалу, с тех пор есть недостаток достаточного груза из Ирана. Ежеженедельно они отправляются в Актау и каждые две недели в Астрахань.

Транзит увеличивается. В этом году они перевезли транзитом 1,500 автомобилей из Дубай в Россию и Казахстан.

Общий импорт и Казахстана: Изделия из железа, зерно оптом

Общий экспорт в Казахстан: плоское стекло, минеральные концентраты оптом или расфасованный (Актау порт не принимает насыпной груз)

Транзит из других стран в Казахстан: груженные контейнеры и автомобили (в корпусе или палубе)

Транзит в другие страны из Казахстана: отходы, сталь, зерновые культуры, пустые контейнеры, машины для нефтяного бурения

7) Китай (Синцзянь-Уйгурский Автономный Округ)

Согласно Программе АБР «Содействие региональной торговле и сотрудничеству таможенных органов» (Фаза II), Синцзянь-Уйгурский Автономный Округ, Проект содействия торговле и исследование

логистического развития (июнь 2006), ниже приводится описание транспортной инфраструктуры в Синцзяне.

(а) Автомобильные дороги

В Синцзяне общая протяженность дорог составляет 90000 км (4.8% общей протяженности дорог в КНР), из которых 541 км это скоростные автомагистрали, 883 км дорог относятся к автомагистралям 1 Класса, 6450 км дорог относятся к автомагистралям 2-го Класса и 82126 км дорог относятся к автомагистралям 3-го Класса. Все 15 зон и крупнейших городов Синцзяня имеют доступ к мощным дорогам.

Расположенная вокруг Урумчи и построенная в основном вдоль национальных автотрасс дорожная сеть соединяет северную и южную часть Синцзяня через Тянь-Шань. На востоке она соединяет Синцзянь с внутренними провинциями КНР Гуансу и Цинхай, а на западе она соединяет Синцзянь с Центральной/Западной Азией.

В сравнении с другими провинциями КНР и автономными регионами, транспортная инфраструктура Синцзяня может быть модернизирована в дальнейшем. Например, хотя общая протяженность дорог в 2,8 раза больше чем в дельте Жемчужной реки, плотность дорог (только 5,4 км на каждые 100 км²) составляет менее 8% дельты. Кроме этого, доля дорог хорошего качества (2-го класса и выше) в Синцзяне составляет только 8,7%, что намного ниже национального среднего.

Так в конце 2004 года, в Синцзяне было 45 грузовых терминалов, из которых более половины в Урумчи и Йньинг. На юге Синцзяня большая часть терминалов расположена в Корла и Кашгар, а в восточной части Синцзяня имеется терминал в Турпан. В целом большинство этих грузовых терминалов уже довольно старые, даже старше чем дорожная инфраструктура.

(b) Железная дорога

Огромные просторы Синцзяня обуславливают важнейшую роль железнодорожного транспорта в местных перевозках. В конце 2004 года протяженность железных дорог составляла 2998,5 км (из которых 987 км двухколейная дорога), находящихся под управлением Управления железной дороги Урумчи и соединяющих 24 города. Железнодорожная сеть состоит из двух магистральных линий и трех второстепенных. Двумя важнейшими магистралями являются Ланксин на севере, ведущая к пограничному посту Ала и южная магистраль, соединяющая Турпан с Кашгаром через Корла. Триема второстепенными магистралями являются северные ветки Сиаохуангшан и Людован.

Северная магистраль Ланксин является единственной линией соединяющей Синцзянь с внутренней территорией Китая (через Сиянь) и которая сама по себе является важной частью новой Евроазиатской магистрали. Классифицированная как государственная железная дорога 1-го класса данная магистраль протяженностью 460 км имеет ежегодную пропускную способность в 10 миллионов тонн. Соединяя Урумчи в западном направлении с Казахстаном, магистраль Ланксин стала обслуживать Евроазиатский маршрут с 12 сентября 1990 года, когда она была соединена с бывшей Российской железной дорогой на пограничном посту Дружба. Южная магистраль протяженностью 1445 км состоит из двух участков: из участка 1-го класса Турпан – Корла (1476 км) и участка 2-го класса Корла - Кашгар (969 км).

Соединенный во всех направлениях плотной сетью окружающих железнодорожных линий Урумчи бесспорно является транспортным и транзитным центром Синцзяня. В городе имеется пять транспортных терминалов на юге, севере и западе, а также терминалы Венкуанг и Шихуа с общей ежегодной грузоместимостью в 22,67 миллиона тонн.

Другими городами с основными грузовыми терминалами являются Сансан, Хамид, Турпан и Корла, именно в Сансан расположен терминал, в котором перерабатываются наиболее большие объемы грузов, достигающие 7 миллионов тонн в год.



Источник: http://encarta.msn.com/map_701517738/Xinjiang_Uygur.html

Рисунок 4.1.1-8 Карта Син Цзянь Уйгурского Округа

(с) Трубопроводы

В Синцзяне располагаются самые длинные трубопроводы в КНР, их общая протяженность составляет более 3000 км. Строительство трубопроводов является стратегической инициативой центральных органов управления для обеспечения свободного доступа восточных провинций к поставкам нефти и газа из западных регионов КНР. С инвестированием 120 млрд. женьминьби, ежегодная пропускная способность этих трубопроводов составляет 1,2 млрд. м³ сырой нефти и газа.

(d) Воздушный транспорт

В Синцзяне располагаются 12 аэропортов с единственным международным аэропортом, который расположен в Урумчи. Обслуживая 92 авиалинии, аэропорт Урумчи в настоящее время соединяет 19 городов в 15 странах, а также служит в качестве узлового аэропорта для местных авиалиний, соединяя 65 других городов КНР.

(е) Пограничные посты

В Синцзяне находятся 17 пограничных постов I-го и II-го класса. Они в основном сгруппированы в приграничных районах Боертала, Й Ли, Та Ченг и Кашгар. Все пограничные посты обслуживают только наземный транспорт, в отличие от Урумчи и Кашгара, в которых имеются терминалы для воздушных грузов. На сегодня организовано 13 пограничных постов II-го класса для содействия торговле с Казахстаном, Кыргызстаном и Таджикистаном.

4.1.2 Таможенные Системы

(1) Сравнение соседних стран

Таможенные системы в отношении присоединения к различным конвенциям и региональным соглашениям даются в сравнение в Таблице 4.1.2-1.

Таблица 4.1.2-1 Членство соседних стран в таможенных конвенциях и региональных соглашениях

Страна	Афганистан	Азербайджан	Грузия	Иран	Казахстан	Кыргызстан	Россия	Таджикистан	Туркменистан	Узбекистан	США
TIR Carnet	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	
Обновл. Киотская Конвенция		+									+
СНГ		+	+		+	+	+	+	+	+	

Источник: WCO и другие

Страны СНГ, Афганистан и Иран являются членами Конвенции TIR Carnet. Китай не является членом Конвенции TIR Carnet, но ожидается, что вскоре Китай присоединится к ней.

Согласно данным АБР “Центральная Азия: Увеличение Доходов от Торговли путем Регионального Сотрудничества в Торговой Политике, Транспортного и Таможенного Транзита” 2006 года, система TIR доказала свою эффективность в содействии таможенному транзиту при грузоперевозках автомобильным транспортом, в особенности при пересечении множества границ. Однако, выявились следующие проблемы системы TIR:

Затраты

Затраты слишком высоки почти для всех транспортных операторов в этих странах поскольку i) они вынуждены покупать или брать в лизинг грузовик, который бы отвечал требованиям Конвенции TIR при обязательном получении нового сертификата каждые два года; ii) национальным ассоциациям, отвечающим за доступ к системе TIR необходимо иметь страховку, гарантирующую выполнение своих обязательств.

Проблемы с пограничной инфраструктурой

Главной причиной задержек является фактор времени, которое затрачивается на ожидание при подъезде к пограничной зоне контроля, как правило большее, чем время, затрачиваемое на прохождение самих процедур.

Препятствия со стороны таможни

Таможенные сотрудники зачастую требуют от водителей TIR автомобилей полный пакет документов почти идентичный тому, который требуется от водителей автомобилей без TIR Carnet.

(даже при том, что подача документов - установленное законом обязательство в таможенной цели.)

Неофициальные выплаты

Неофициальные выплаты необходимы во избежание лишней бумажной работы и физического досмотра груза.

Транзит на короткие расстояния

Постоянные фиксированные издержки слишком высоки для транзитных перевозок при пересечении только одной страны или для перевозок, осуществляемых в пределах одной страны.

Только Китай и Азербайджан присоединились к Пересмотренной и Обновленной Киотской Конвенции по упрощению и гармонизации. Казахстан готовится к вступлению к Конвенции. В 2003 году Казахстан ввел Обновленный Таможенный Кодекс, Кыргызстан в 2004 году. Для присоединения к Конвенции необходимо пересмотреть внутренние законы и привести их в соответствие с ней.

Страны СНГ создали Таможенный Комитет СНГ, способствующий развитию и регулирующий транзитные торговые потоки по традиционным коридорам и маршрутам через Россию. Согласно данным Всемирного Банка “Торговые показатели и Региональная Интеграция стран СНГ” (2004г.), Комитет

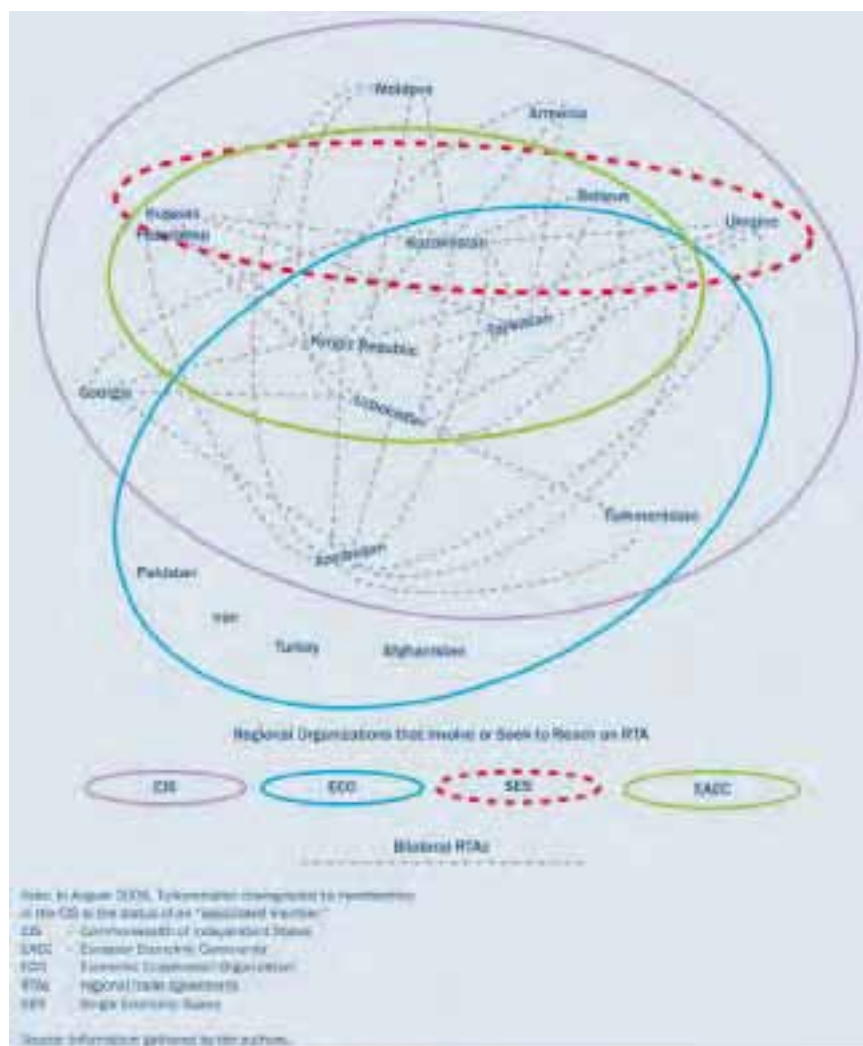
также играет важную роль в гармонизации таможенной документации и процедур, обучении таможенного персонала, оказании технической поддержки и многое другое. Тем не менее, результаты деятельности Комитета носят ограниченный характер и таможенное сотрудничество между странами СНГ далеко не так эффективно. Однако, говорят что в странах СНГ действует так называемая система «зеленого коридора», подобного странам АСЕАН.

В выше упомянутом отчете АБР «Центральная Азия», говорится, что Центрально-азиатские страны присоединились к нескольким региональным организациям путем многосторонних региональных торговых соглашений и вступили в многочисленные двусторонние региональные торговые соглашения. Данную ситуацию называют эффектом чашки спагетти, что наглядно показано на рисунке приведенном ниже.

Тем не менее, в отчете отмечается, что некоторые из этих двусторонних региональных торговых соглашений так и не вступили в силу, так как они не были ратифицированы одной из подписывающих стран и в то же самое время действие таких соглашений, которые формально вступили в силу было ограничено узостью сферы действия, сложных правил и неполной реализации.

Каждый год всемирный Банк публикует “Ведение бизнеса: Создание рабочих мест”. Данный отчет дает оценку деятельности бизнес структур в различных странах. Последний отчет вышел в 2006 году.

Показатели даны в разделе “Начинаем бизнес” и включают “Торговля через границы”. Более конкретно “Торговля через границы” состоит из показателей времени и данных по импорту/экспорту. Результаты приведены в таблице ниже. Данные по Таджикистану и Туркменистану не включены в этот обзор. К тому же, приведены данные по Китаю в целом, отдельно по СУАР данных нет.



Источник: АБР «Центральная Азия: Увеличение поступлений от торговли путем регионального сотрудничества в Торговой Политике, Транспорте и Таможенном транзите» 2006г.

Рисунок 4.1.2-1 Чашка спагетти (клубок) Региональных торговых соглашений Центрально-Азиатских Республик.

По сравнению с соседними странами, в Казахстане время на экспорт самое долгое (93 дня), хотя число подписей на экспорт не самое большое. В Китае время на экспорт самое короткое (20 дней), но эти данные могут отражать показатели прибрежных регионов. В Узбекистане время на импорт самое долгое (139 дней). В Кыргызстане второе (127 дней) и в Афганистане третье (97 дней). Казахстан стоит на четвертом месте.

В Китае время на импорт самое короткое (24 дней) а в России второе.

Таблица 4.1.2-2 Трансграничная Торговля

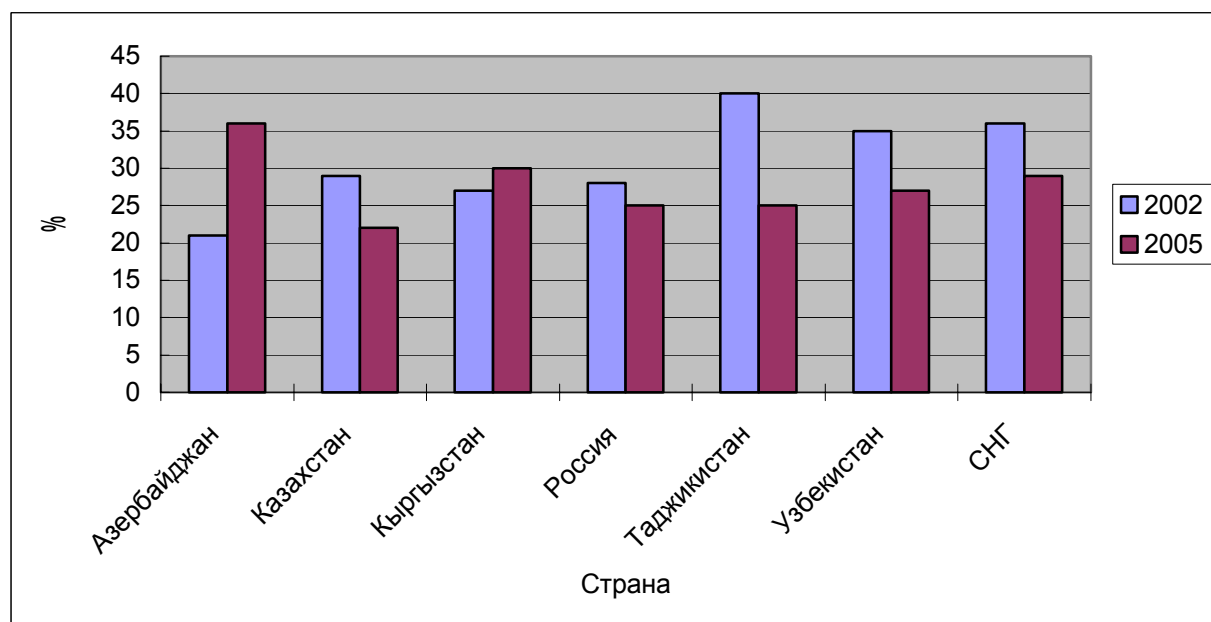
Страна	Афганистан	Азербайджан	Грузия	Иран	Казахстан	Кыргызстан	Россия	Таджикистан	Туркменистан	Узбекистан	Китай
Кол-во документов на экспорт	-	7	9	11	14	-	8	нет данных	нет данных	-	6
Кол-во подписей на экспорт	-	40	35	30	15	-	8	нет данных	нет данных	-	7
Время на экспорт(дн)	-	69	54	45	93	-	29	нет данных	нет данных	-	20
Кол-во документов на импорт	10	18	15	11	18	18	8	нет данных	нет данных	18	11
Кол-во подписей на импорт	57	55	42	45	17	27	10	нет данных	нет данных	32	8

Примечание: Начало экспорта или импорта происходит с момента подписания официального документа об экспорте или импорте

Источник: Всемирный Банк “Делаем Бизнес в 2006 г.”, 2006г.

Обзор Бизнес Среды и Показателей Деятельности Предприятий от Всемирного Банка, упомянутый ранее также включают показатели “Таможня и Налоги”. Приводятся два показателя в отношении таможни.

Первый показатель демонстрирует процент компаний, утверждающих, что “таможенные нормы являются проблемой для бизнеса”. Другой показатель демонстрирует процент компаний, утверждающих, что неофициальные выплаты таможне часто имеют место. Результаты показаны Рисунках 4.1.2-3 и Рисунках 4.1.2-4.

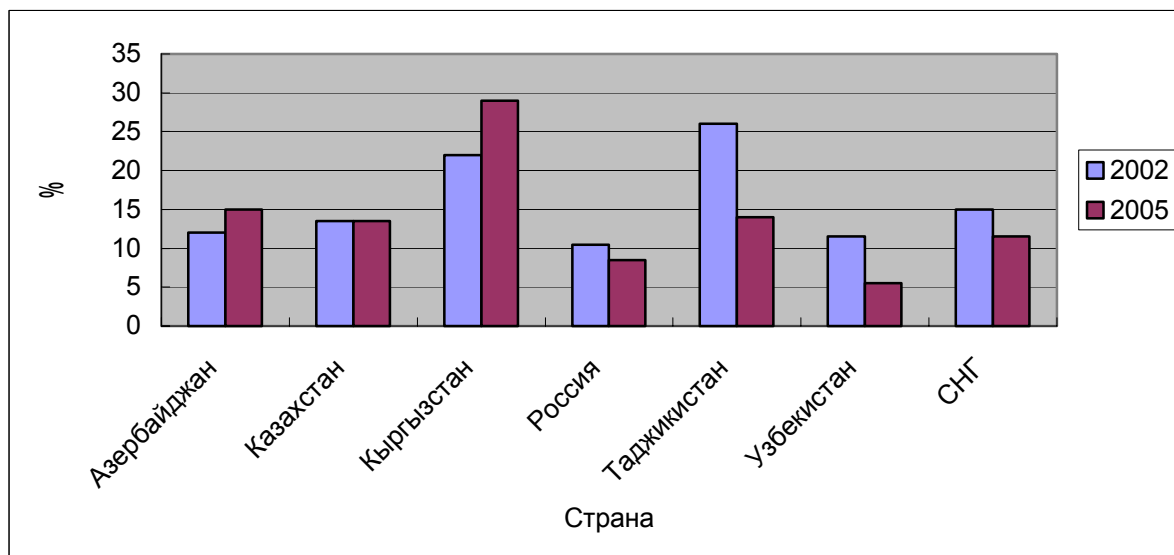


Источник: ЕБРР-Обзор Бизнес среды и Показателей Деятельности Предприятий от Всемирного Банка (BEEPS), 2006г.

Рисунок 4.1.2-3 Процент компаний, утверждающих, что неофициальные выплаты таможне часто имеют место

Показатели Азербайджана самые высокие в 2005г., показатели Кыргызстана на втором месте.

Показатели Казахстана самые низкие в 2005г. Количество жалоб уменьшилось с 2002 по 2005 год почти во всех странах, кроме Азербайджана и Кыргызстана.



Источник: ЕБРР-Обзор Бизнес среды и Показателей Деятельности Предприятий от Всемирного Банка (BEEPS), 2006г.

Рисунок 4.1.2-4 Процент компаний, утверждающих, что неофициальные выплаты таможен часто имеют место

Показатели Кыргызстана самые высокие в 2005г. и с 2002 по 2005 год они увеличились. Показатели Узбекистана самые низкие в 2005г. Показатели Россия вторые снизу. Показатели Казахстана третьи снизу. Процентные показатели Азербайджана и Кыргызстана увеличились. Согласно изменениям в этих двух диаграммах, условия таможенных процедур в этих странах улучшились.

Таможенные системы в каждой стране, прилегающей к Казахстану, описаны по отдельности ниже.

Таможенные системы Ирана, Азербайджана и Китая описаны ниже.

(2) Таможенная система в соседних странах

1) Россия

Новый Таможенный Кодекс был принят 1 января 2004 года с целью сглаживания процесса таможенной очистки и решению проблем по неофициальным выплатам, а также приведению Российского законодательства в соответствие с нормами и стандартами ВТО. Согласно результатам исследования, количество времени на прохождение таможенной очистки сократилось, по крайней мере, для 35% импортеров. Тем не менее, для 33% импортеров и 42% экспортеров стоимость посреднических таможенных услуг увеличилось, и только для 5% опрошенных фирм данная стоимость сократилась. Более половины компаний оценили противоречивое и непредсказуемое, постоянно изменяющееся законодательство, как серьезную или очень серьезную проблему.

В России центральным таможенным административным органом является Государственный Таможенный Комитет (ГТК). ГТК осуществляет четыре основных вида деятельности:

Развитие таможенной инфраструктуры;

Приведение таможенного законодательства в соответствие с международными нормами;

Развитие и внедрение таможенных технологий;

Эффективная кадровая политика.

Существуют следующие проблемы ГТК:

Недостаточное развитие таможенных брокерских учреждений;

Необходимость принятия и получения решения более высокого таможенного руководства для таможенной очистки и выпуска товаров;

Множество несогласованных мероприятий при проведении таможенного контроля, являющихся причиной издержек, вызванных вследствие простоя для участников внешнеторговой деятельности;

Отсутствие прямой обратной связи между таможенным контролем и методологией;

Отсутствие надлежащего обеспечения информационными технологиями и аппаратурой для соответствия современным требованиям и запланированному развитию;

Существующие пост-аудиторские процедуры не соответствуют настоящим требованиям.

Для решения вышеперечисленных проблем, ГТК планирует осуществить следующие мероприятия:

Сокращение количества деклараций, отобранных для проведения досмотра товаров с использованием методологии управления рисками;

Сокращение среднего времени на прохождение таможенной очистки на пограничных постах;

Сокращение среднего времени на прохождение основных процедур таможенной очистки импортируемых товаров;

Сокращение несоответствия, измеряемого следующим отношением: стоимость экспортируемых товаров из стран Европейского Союза в Россию к стоимости импортируемых товаров из стран Европейского Союза;

Повысить гибкость при сборах обязательных таможенных платежей.

Журнал US Trade дает следующую оценку торговых барьеров в России (2005)

Новый таможенный кодекс упрощает таможенные процедуры и устанавливает особые процедуры по оформлению и оплате тарифов.

Российское правительство приступило к унификации тарифов для поддержки борьбы с таможенным мошенничеством и увеличения сборов; однако даже не смотря на улучшения в этой области общие недостатки в Российском таможенном управлении до сих пор служат причиной многочисленных нарушений и злоупотреблений.

2) Кыргызстан

Постановление Правительства Республики Кыргызстан под № 632 от 19 сентября 2002 года “Об упрощении процедуры контроля импортируемых товаров на основании показателей безопасности” по принципу “Одного окна”. Данное постановление исключает дублирование контрольных функций различными государственными органами и упрощает процедуру получения разрешения и документов, необходимых для прохождения таможенной очистки.

Предыдущий Таможенный Кодекс не включал систему оценки рисков и методологию управления рисками, которые представляют собой наиболее прогрессивную форму таможенного контроля, и

способствует увеличению торговли. Поэтому, досмотр всех грузов проводился с использованием метода хронометрирования, который является неэффективным и не исключает ошибок.

Другой проблемой была нехватка компьютерных технологий для осуществления таможенного контроля и низкий уровень компьютеризации и автоматизации для проведения таможенных процедур.

Таким образом, в 2004 году новый Таможенный Кодекс сменил предыдущий от 1997 года. Правовая бизнес структура, включая лицензирование и регистрацию была упрощена, но осталась обременительной и заметно препятствовала продвижению бизнеса. В 2004 году был учрежден Президентский Совет для наведения порядка в управлении государством, но проблемы в данной области остались, включая неофициальные платежи. Право интеллектуальной собственности усилилось после присоединения Кыргызской Республики к большинству международных конвенций, однако слабое применение новых законов и правил, в особенности в таможенной сфере способствовало неофициальному ввозу множества импортируемых товаров. Новый Кодекс усилил правовую таможенную базу, процедуры таможенного контроля, таможенной очистки и внедрение новых законов, а также внес важные изменения для прояснения функций и деятельности таможенных брокеров и других посреднических услуг. После введения нового Таможенного Кодекса, Правительство добилось значительного прогресса в сокращении недостатков таможенного администрирования. Доход от таможи вырос с 0.5% от ВВП в 2004 году до 1.7% от ВВП в 2005 году. Кыргызская Республика планирует присоединиться к Обновленной Киотской Конвенции и согласно заявлению властей, в 2004 году Таможенный Кодекс был приведен в полное соответствие с основными принципами и положениями конвенции.

Программа модернизации предусматривает введение Единой Автоматизированной Информационной Системы (ЕАИС), включая развитие систем программного обеспечения и усовершенствованных систем связи и улучшение недостаточной инфраструктуры на пограничных пунктах (около 40). Тем не менее, электронная таможенная обработка данных слабо развита, и таможенное администрирование недостаточно борется с неофициальными платежами, остающимися существенной проблемой.

Развивается система управления рисками на основании анализа рисков в отношении импортируемых товаров высокого риска, но по большому счету находится в зачаточном состоянии.

В «Обзоре торговой политики в Киргизской Республике» ВТО (сентябрь 2006г) выделяются следующие таможенные процедуры.

Как правило продукция должна декларироваться в течении 15 дней по прибытии, с предоставлением всех необходимых сопроводительных документов в течении 45 дней. Если информация предоставлена в неполном объеме возможно временная/условное/промежуточная очистка с использованием временной грузовой декларации (ВГТД) или неполной грузовой декларации (НГТД). Импортеры регулярно ввозящие один и тот же вид товара могут предоставлять периодическую грузовую декларацию (ПГТД) которая является единой таможенной декларацией для всех товаров проходящих через таможенную границу в определенный интервал времени. (Резолюция № 961 от 26 декабря 2004г.)

Таможня должна вынести решение по очистке в течении одного дня декларирования и в принципе товары декларируются в течении трех дней. Хотя данных по среднему периоду выдачи не имеется, зачастую на это требуется от трех до пяти дней. Имеются многочисленные жалобы на большое количество предоставляемых документов и другие громоздкие административные требования, включая коррупцию среди чиновников с достаточно вольной трактовкой при проведении оценки. В этой связи

следует учесть, что неэффективное таможенное управление с использованием устаревших процедур могут привести к значительному увеличению операционных издержек торговых компаний, особенно для еще не полностью сформировавшихся компаний или компаний без больших связей. Транзит товаров через Киргизию зачастую затруднен требованием конвоирования, отнимающим много времени.

3) Туркменистан

Государственная Таможенная Служба Туркменистана поддерживает внесение изменений в процедуры и правила таможенного контроля, попутно внедряя систему управления рисками в рамках экономического и внешнеторгового развития, ежегодного увеличения транзитных перевозок и возможности внедрения современных информационных технологий.

Государственная Таможенная Служба Туркменистана проводит определенную работу в данном направлении, т.е. был определен список товаров, которые требуют участия специалистов соответствующих общественных властей при таможенной очистке наряду со списком импортируемых товаров, требующих обязательное сопровождение. Были разработаны технологические схемы и методические рекомендации на базе которых проводится таможенный досмотр транспортных средств и товаров, сотрудники таможни изучают методы досмотра транспортных средств и товаров, различные пути сокрытия и транспортировки контрабандных товаров а также меры, необходимые для технического оборудования таможенных постов для определения контрабанды. Товары повышенного риска, проходящие через границу Туркменистана и нарушающие таможенные правила определяются выборочно на основании данных критериев.

Для создания современных таможенных постов и оборудования их новейшими средствами контроля транспорта, грузов и багажа, Таможенной Службе постоянно выделяются фонды.

На всех пограничных постах с большим грузовым и пассажирским потоком, а также на основных таможенных складах временного хранения установлены рентгеновские технические средства для проведения досмотра и контроля транспорта и багажа.

Таможенные органы обеспечены средствами радиационного контроля и аппаратурой и продолжается работа по обеспечению их средствами связи.

Для улучшения таможенного администрирования, соответствующим таможенным структурным подразделениям даны указания определить угрозы нарушения таможенного и других законодательств.

Импорт и транзитные перевозки по территории Туркменистана спирта, алкогольных напитков и табачных изделий автомобильным транспортом осуществляются с обязательным таможенным сопровождением.

Разрабатывается проект нового Таможенного Кодекса, который отразит значительный позитивный опыт, накопленный таможенной службой, а также основные принципы международной практики, включая оценку и управление рисками.

Документ, подготовленный о Туркменистане для субрегионального семинара в июле 2001г по вступлению в ВТО, описывает таможенные правила следующим образом.

Иностранные компании ведущие бизнес в Туркменистане считают, что процесс таможенной очистки в Туркмении весьма сложный в плане бумажной волокиты и долгий (иногда до двух месяцев). А взяточничество является обычным явлением о ежедневной работе таможни.

Что пройти таможню, импортеру товара необходимо предоставить следующую документацию.

Торговый договор, зарегистрированный в БГТИСАМ (на Бирже Государственных товаров и Сырьевых материалов). В Контракте должна содержаться информация о количестве и стоимости товара в твердой валюте, что и будет являться основанием для таможенной оценки.

Транспортная накладная подобного рода информацией об объеме и стоимости;

Форма грузовой таможенной декларации, получаемая у фирмы Ашхабад-Экспертиза при Торговой палате Туркменистана;

Сертификат соответствия, подтверждающий качество поставляемых товаров, который можно получить в Инспекции Госстандарта.

Сертификат происхождения;

Документ из Центрального Банка подтверждающий факт перевода денег за приобретение товара или безотзывный аккредитив.

Грузовая таможенная декларация и транспортная накладная принимаются только на английском или русском языках. Другие документы могут быть на русском языке. Торговая палата должна заверить переведенные копии. Плата за заверение составляет от 1 до 2-х долларов за 1 страницу. Таможенные органы не признают факсы и копии официальными документами.

Во время процесса таможенной очистки, таможня взимает за свои услуги в размере 0, 2 % от стоимости контракта и суммы платы за таможенные услуги облагается 20% НДС.

4) Узбекистан

Принятие Правительством Узбекистана Статьи VIII Соглашения Международного Валютного Фонда от 15 октября 2003 года значительно изменило законодательство в системе регистрации импорта и всю систему импорта. Правительство Узбекистана ликвидировало предыдущую систему регистрации импорта, которая контролировала цены по импорту, и ограничивало доступ к иностранным валютам. Несмотря на это, правительство продолжает ограничивать импорт товаров народного потребления для предотвращения потока твердой валюты и сдерживания угрозы обесценивания сума. Импортерам приходится проходить через процедуру обмена местной валюты на иностранную. Данная процедура включает в себя три этапа. Каждый этап занимает от двух до трех рабочих дней. Первым этапом является регистрация контракта на импорт в банке импортера. Второй этап требует, чтобы импортер зарегистрировал контракт в таможенном комитете. Документы должны отражать таможенную стоимость товаров и место их происхождения. На третьем этапе коммерческий банк предоставляет заявку на конвертацию твердой валюты для импортера в Центральный Банк. Центральный Банк подтверждает заявку и направляет требуемую сумму в банк импортера. Вся процедура занимает от пяти до семи дней для большинства импортеров. Однако, все время на импорт составляет 139 дней согласно отчету Всемирного Банка “Делаем Бизнес”, о котором говорилось ранее.

Тем не менее, Таможенные Власти Республики Узбекистан пытаются внедрить систему управления рисками в целях создания современной системы таможенного администрирования, позволяющую обеспечивать эффективный таможенный контроль на основании выборочного принципа и оптимального распределения ресурсов таможенной службы в самых важных и приоритетных направлениях деятельности таможенных органов, направленных на предотвращение нарушений таможенного законодательства. Внедрение системы управления рисками предполагает реализацию следующих фаз:

Развитие соответствующей структуры, регулирующей использование таможенными властями системы управления рисками;

Внедрение современных информационных технологий, включая современных методов передачи данных, международных стандартов передачи данных, соответствующее программное обеспечение, компьютерное оборудование и технические средства таможенного контроля;

Обеспечение информационной поддержки системе управления рисками, включая различные базы данных и программное обеспечение для их обработки;

Анализ известных нарушений таможенного законодательства для определения существующих рисков;

Анализ законодательства стран грузоотправителя/грузополучателя в отношении Узбекистана;

Взаимодействие с деловыми кругами;

Систематизация мер, направленных на минимизацию рисков;

Определение критериев для включения объектов анализа в сферы риска;

Увеличение использования практики отбора при осуществлении таможенными органами таможенного контроля.

Журнал US Trade дает следующую оценку торговых барьеров в Узбекистане (2005г)

Правительство Узбекистана ограничивает импорт разными способами, включая высокие пошлины на импорт, требования по лицензированию импортеров и оптовых торговцев, ограничивает доступ продавцов импортируемых товаров на розничном рынке и ограничивает доступ к твердой и местной валюте (сомы). Наряду с неофициальными выплатами, которые часто нужно платить пограничным и таможенным органам при импорте товаров, большинство импортируемых товаров, чрезмерно дороги для большинства узбеков.

Согласно отчетам иностранных инвесторов, «неофициальные пошлины» вместе с другими тарифами и налогами могут равняться от 100 до 150% от суммы фактической стоимости продукции, что делает ее недоступной практически для всего населения страны.

Процесс таможенной очистки изобилует неофициальными бюрократическими препятствиями что ведет к значительной задержке процесса от 2-х до 3-х месяцев, даже для совместных американо-узбекских предприятий. Проблемы включают произвольный арест товаров, а так же частные неофициальные изменения таможенных процедур без предварительного уведомления. Необходимость предоставления огромного объема документации, так же делает процесс импорта товаров дорогостоящим и длительным.

Недостаток необходимого оборудования и законодательной базы создает обстановку в которой таможенный чиновник при исполнении обязанностей может по своему усмотрению инициировать процедуры досмотра и конфискации. В 2004 г. Правительство Узбекистана предприняло усилия по повышению прозрачности на пограничных таможенных постах, преимущественно путем вывешивания всех соответствующих постановлений и указов там где с ними могут ознакомиться торговцы.

5) Азербайджан

Государственный Таможенный Комитет осуществляет управление таможенными органами в Азербайджане. Основная цель Комитета заключается в модернизации работы таможенных органов в Азербайджане.

В настоящее время Государственный Таможенный Комитет имеет в своей структуре 18 региональных таможенных подразделений, 58 таможенных постов, из которых 25 расположены на пунктах пересечения границы. Комитет возглавляется таможенным советом, который в реальности является «экономическим сотрудничеством». Руководителем Совета является Председатель Таможенного Комитета.

Целью таможенного комитета является содействие в безопасном транзите грузов. По словам руководства Государственного Таможенного Комитета, любые проблемы, возникающие на таможенных постах и не включающие в себя незаконные операции, обычно решаются, максимум, в течение 30 минут.

Взаимоотношения между таможенными органами и таможенным бизнесом являются основным источником проблем. Именно поэтому организуются совместные встречи во время проведения «таможенных ярмарок», на которых решаются многие проблемы. Также любые проблемы могут быть решены через «красные линии», которой может воспользоваться любой гражданин внутри офисов ТРАСЕКА. Таможенные процедуры полностью интегрированы с таможенными процедурами ЕС.



Рис. 4.1.2-5 Таможенные офисы в Азербайджане

Комитет подписал Киотскую Конвенцию по Торговле. Она была введена в Азербайджане в соответствии с новым Законом, проект которого был недавно представлен (15 ноября) и который еще не вступил в силу.

Таможенные органы работают ежедневно в течение всего года с 9:00 до 18:00. На основании соответствующего заявления от заинтересованных лиц часы работы могут быть продлены. Стоимость за

такие дополнительные услуги публикуется на вебсайте. Стоимость услуг составляет 0.15% в течение обычного рабочего времени и 0.3% в течение нерабочих часов.

В отношении транзитных грузов из Ирана действуют некоторые ограничения в иранском порту Бандар Аббас, откуда операторы отправляют большую часть своих грузов направлением в Баку. Иногда контейнеры имеют вес в 28 тонн, хотя в Бандар Аббас максимальный допустимый тоннаж составляет 23 тонны. В этом случае они обязаны использовать порт Потти вместо Бандар Аббаса, тратя на это более 35 дней для доставки груза, в то время как транзитное время от Бандар Аббаса составляет только 15 дней. В отношении будущей работы, представитель Таможенного Комитета ссылались на новое Таможенное законодательство, которое скоро вступит в силу, и будет способствовать развитию дальнейшего сотрудничества и реализации Киотской Конвенции.

Одним из важнейших вопросов для Таможенного Комитета является обучение сотрудников. Первой приоритетной задачей является повышение квалификации сотрудников. Важно то, что один из центров обучения Всемирной Таможенной Организации располагается в Баку.

В отношении транзита грузов в Азербайджане действует процедура содействия транзиту в соответствии с Конвенцией TIR (международные дорожные перевозки). На основании любого заявления от лиц осуществляющих транзит, комитетом могут быть решены любые проблемы, который реагирует на такие заявления в максимально короткие сроки. Здесь нет депозитов, требуемых для транзитных операций. В Азербайджане также используется ТИР-карнет, но вследствие политического конфликта он не применяется в отношении Армении. Помимо Конвенции TIR, также была подписана Железнодорожная Конвенция. За последние семь месяцев через таможенную границу по железной дороге 10 миллионов тонн грузов.

Для сканирования контейнеров используются современные технологии, поэтому большинство контейнеров/вагонов не вскрываются (около 98-99% транзитных грузов не вскрываются). Во многом это также зависит от правильности составления документов на груз. Существует много программ, работающих на основе ЭОД. Наиболее важной является система "GUUAM", которая соединяет через ЭОД участников системы. Также налажена связь между пограничными таможенными постами и центральными таможенными органами при помощи программного обеспечения ASTOK (Автоматизированная система таможенной очистки и контроля). В настоящее время реализуются плотные проекты по электронному декларированию.

Сбор данных и их анализ осуществляется статистическим департаментом Комитета, который публикует их на сайте Комитета (www.az-customs.net). Все соответствующие законы и указы президента также представлены все на таможенном вебсайте.

Пункты пересечения границы расположены на границах Азербайджана с Грузией, Россией, Турцией и Ираном. На море Азербайджан граничит с Казахстаном, Туркменистаном, Россией и Ираном, а служба перевозок активно работает с Казахстаном и Туркменистаном. На пунктах пересечения границ используются «зеленые» и «красные» каналы.

Государственный Таможенный Комитет (ГТК) завершил подготовку Таможенного Кодекса. Новый Кодекс был подготовлен в качестве части проекта Модернизация Таможенной Системы Азербайджана при поддержке ПРООН. ГТК и ПРООН представили новый Таможенный Кодекс в середине ноября 2006 года. Согласно новому Кодексу основные виды стандартного таможенного учета могут осуществляться на основе минимальной информации. В Кодексе устанавливаются законодательные правила перехода на

автоматизированные системы, и сокращается работа с бумагами и документами, что соответствует международным стандартам, в частности таможенным стандартам ЕС.

Кроме этого для ускорения таможенных процедур в начале 2007 года были введены прикладные программы ИТ в качестве основных таможенных услуг и 45 таможенных органов были автоматизированы. Новый Кодекс был введен в первые месяцы 2007 года.

6) Иран

Иранская Таможенная Администрация (IRICA) находится под управлением Министерства Торговли. Она насчитывает 7000 служащих в центральных, региональных и приграничных подразделениях. Всего по стране расположено 160 таможенных служб, включая Тегеран, в котором работает 2000 сотрудников (они разделены на два центральных здания и 4 таможенных службы), а остальные 5000 сотрудников работают в региональных и приграничных подразделениях (наземные и портовые служащие Персидского залива и Каспийского моря), из которых 400 человек работают в Бандар Аббасе, 120 - в Бандар Имам, 130 - в Бандар Азали, 110 - в Базаргане и т.д.

Таможенное законодательство Ирана действует с 1971. Вместе с тем оно претерпевало незначительные изменения с того времени в соответствии с различными событиями. В настоящий момент в Парламент на одобрение представлен новый Закон «О Таможне». Вместе с тем действует Нормативный Акт об Экспорте-Импорте и Указ об Исполнении Закона о Правилах Экспорта-Импорта и Таблицы Таможенных Тарифов на основе Гармонизированного Описания Товаров и система кодов опубликованная 15/5/2001 Институтом Торговых Исследований.

Таможенные службы в портах открыты с 07:00 до 19:00. Таможенные службы по дорожному транспорту с географически соседними странами работают 24 часа в сутки и постоянно проводят обслуживание транзитного транспорта. Остальные таможенные службы работают с 08:00 до 16:00 в рабочие дни, каждый четверг с 08:00 до 14:00, а пятница выходной день.

Иран еще не подписал Киотскую Конвенцию. В настоящее время данный вопрос находится на рассмотрении Правительства. Тем не менее, некоторые статьи данной Конвенции полностью или частично были включены в национальное законодательство, но без ссылки на Киотскую Конвенцию, что создает прецедент того, что в итоге Конвенция будет подписана Правительством (в этом случае она должна быть ратифицирована Парламентом и вступит в силу на основе существующих условий).

По вопросу компьютеризации Таможенной Администрации, можно отметить, что 10 лет была введена в действие система ASYCUDA. На сегодня она используется 95 % таможенных подразделений. ЭОД используется только в крупнейших подразделениях, так как более мелкие не имеют необходимой технической инфраструктуры.

7) Китай (Синцзянь-Уйгурский Автономный Округ)

Согласно Программе АБР «Содействие региональной торговле и сотрудничеству таможенных органов» (Фаза II), Синцзянь-Уйгурский Автономный Округ, Проект содействия торговле и исследование логистического развития (июнь 2006) в Синцзяне находятся 17 пограничных постов I-го и II-го класса. Они в основном сгруппированы в приграничных районах Боертала, Й Ли, Та Ченг и Кашгар. Все пограничные посты обслуживают только наземный транспорт, в отличие от Урумчи и Кашгара, в

которых имеются терминалы для воздушных грузов. На сегодня организовано 13 пограничных постов II-го класса для содействия торговле с Казахстаном, Кыргызстаном и Таджикистаном.

Такие типовые процедуры таможенной очистки как таможенная декларация на месте, инспектирование и освобождение от пограничных проверок (для товаров опечатанных таможей) можно пройти в портах I-го и II-го класса.

В 2004 Синцзянь предпринял особые усилия по повышению эффективности работы своих пограничных постов путем укрепления управления таможенными процедурами и обновления инфраструктуры и информационных технологических систем. Была усилена деятельность таможенных органов по сотрудничеству и содействию торговле, особенно в отношении Казахстана, Кыргызстана и Пакистана. В настоящее время в таможенной документации двух стран существуют значительные несоответствия. В настоящее время китайская сторона передает казахстанской стороне стандартизированный ясный документ (с максимально указанными пятью продуктами на каждом листе) составленный на китайском и русском языках. Казахстанские подтверждающие документы и упаковочный лист составляются только на русском языке и менее проработан (со слишком большим количеством записей в одной форме). Это затрудняет понимание документа. Необходимо провести работу по сверке информации указанной в документах для исключения задержек прохождения пограничного контроля взаимному признанию таможенных документов.

В отчете АБР содержатся следующие рекомендации, касающиеся таможенных органов.

Принятие Конвенции TIR

Конвенция TIR является международной Конвенцией направленной на содействие работе дорожного транспорта. Она основана на пяти принципах безопасности транспортных средств или контейнеров, международной цепочке гарантий, TIR-карнет, взаимном признании таможенного контроля и контролируемом доступе. В настоящее время КНР готовится присоединиться к TIR (она изучает связанные с этим затраты и выгоды), хотя большинство соседних стран (страны Центральной Азии, Российская Федерация и Монголия) уже присоединились к Конвенции. С демонстрацией выгод от системы TIR, было рекомендовано, чтобы Китай ускорил свой процесс присоединения путем определения и разрешения, в частности, ратификации двусторонних и многосторонних соглашений, исправления спецификаций грузовиков, повышения квалификации персонала и сотрудничества с иностранными таможенными органами.

Таможенное сотрудничество, включая гармонизацию таможенных документов, таких как грузовые накладные и обмен таможенной документацией между Китаем и Казахстаном (а также с другими странами ЦАР) в настоящее время страдают от недостаточности гармонизации. В виду различий в основном возникающих из-за используемых языков, форматов документов и элементов данных, в настоящее время обработка таможенных документов требует больше времени. Грузовые накладные Китая и Казахстана, в частности, абсолютно разные. Для сокращения числа таких административных препятствий рекомендовано, чтобы страны провели совместную работу по стандартизации и урегулированию соответствующих документов. Это будет содействовать быстрому оформлению таможенных деклараций и тем самым сократит усилия агентов (отпадет необходимость в предоставлении ими других услуг с более высокой добавленной стоимостью), а также сократит время проведения таможенной очистки, что в свою очередь будет способствовать торговле и другим обменам.

4.1.3 Торговля и транзитная Торговля

4.1.3.1 Казахстанская торговля

Характеристики Казахстанской торговли в (экспорт и импорт) продукцией (средства производства и промышленные товары и т.п.) описаны ниже.

(Экспорт)

Продукция горно-добывающей продукции (нефть, черные металлы, сырьевые материалы, обработанный листовая сталь и прокат и т.п.) составляют основную часть казахстанского экспорта и занимает более 80% от общего объема экспорта (см. таблицу 4.1.3-1).

Что касается величины экспорта по видам продукции (в 2004 г.) то нефть и сжиженный газ составили 56,81 % от общего объема экспорта (11,417 миллионов долларов США), после чего идут черные металлы составляющие 5, 21% (1,046 млн. долларов США) и переработанная медь 5,03 % (1,011 млн. долларов США). Таким образом, минеральные ресурсы и продукты их переработки (сталепродукт и т.п.) составили 80,21% от общего объема экспорта. Другим основным видом экспортной продукции является зерновая продукция (2,18% , 440 млн. долларов США), хлопок-сырец, (0,84%, 169 млн. долларов США) и шерсть (0,025%, 5 млн. долларов США).

Экспортной продукцией оказывающей влияние на логистику являются минеральные ресурсы и продукты их переработки, которые, в общем составили 96,6% от общего тоннажа экспорта (не включая экспорт природного газа и других товаров) в 2004 г. Доля зерновых, хлопка-сырца и шерсти в объеме общего тоннажа составила всего лишь 3.06%.

В особенности, что касается экспорта зерна, то за последние годы он значительно изменился с 5,612 тонн в 2000 году, 5,835 тонн в 2003 году и 2,923 тонны в 2004 году. В настоящее время зерно перевозится различными маршрутами с севера страны, региона, являющегося лидером в производстве зерна в Казахстана. Основные пути перевозок: 1) авто- или железнодорожным транспортом в Россию, 2) перевозка ж.д. транспортом в Актау, а затем морским транспортом за рубеж 3) перевозка в южную часть материка например Узбекистан и т.д. и 4) ж.д. перевозки в Китай через Достык¹.

Как показано в таблице 4.1.3-2, основным направлением экспорта продукции из Казахстана в отношении стоимости экспорта в 2004 г. явилась Европа, что составило наибольшую долю 54, 6% , затем идут страны СНГ (20,4%) и Азии (18,3%). Если посмотреть на движение за последние пять лет, конкретно по странам, наибольшая доля экспорта в 2004 г. пришлась на Швейцарию - 18,7%, затем Россию- 14,1%. До недавнего времени Россия являлась одним из крупных экспортных направлений, те не менее, эта тенденция изменилась с увеличением экспорта минеральных ресурсов и ростом цен на них. В результате доля Швейцарии

1) Подробная информация по экспорту зерна приведена в издании JBIC «Экспериментальные исследования по развитию интегрированного экспорта зерна и транспортных систем в Центральной Азии и вокруг Каспийского моря 2003г. Часть 1 и

резко возросла (с 5,6% в 1999г. до 18,7% в 2004г. с экспортом редкоземельных металлов с добавленной стоимостью, такими как титан ставшими основной причиной роста).

Доля Китая возросла с 8% в 1999г. до 12,8 в 2003 г. (электро-бытовые приборы и т.п.) однако в 2004 г. она снизилась до 9,8%.

Доля Ирана выросла с экспортом зерна из Казахстана, рост составил с 1,6% в 1999 г. до 3,5% в 1999г. до 1,4% в 2004г.

Таблица 4.1.3-1 Казахстанский экспорт (2000-2004гг.)
(Единицы: тонны и млн. долларов США)

Наименование	2000			2001			2002			2003			2004		
	Объем	Экспорт	Индекс удельной стоимости	Объем	Экспорт	Индекс удельной стоимости	Объем	Экспорт	Индекс удельной стоимости	Объем	Экспорт	Индекс удельной стоимости	Объем	Экспорт	Индекс удельной стоимости
Нефть и сжиженный газ	27713	4429	160	32378	4463	138	39334	5037	128	44339	7023	158	52419	11417	217
Уголь	25157	165	7	28515	232	8	22664	172	8	26905	250	9	24339	266	11
Очищенные нефтепродукты	992	100	101	1467	130	89	1,107	119	108	1869	248	133	2,316	420	181
Алюминий	1206	161	134	1194	180	151	1371	173	126	1414	187	132	1466	271	185
Медные сплавы	391	666	1702	398	605	1519	393	578	1468	387	619	1598	399	1011	2535
Цинк	212	180	847	237	158	665	259	154	595	232	145	627	276	216	787
Свинец	144	60	414	134	56	418	132	53	403	108	46	430	126	83	663
Хром	557	22	39	504	23	45	483	23	47	499	25	50	775	58	75
Стальной прокат	6140	60	10	7343	86	12	9022	110	12	10291	179	17	11473	435	37
Железные сплавы	794	281	354	823	315	383	951	341	358	1028	452	440	1109	827	746
Черные металлы	3262	764	234	3177	577	182	3554	716	201	3309	931	281	3499	1046	299
Желтый фосфор	13	12	911	19	16	817	31	28	907	50	46	914	71	69	978
Зерно	5612	496	88	3336	344	103	4311	346	80	5835	565	97	2929	440	150
Хлопок-сырец	90	85	946	96	83	864	138	105	763	126	139	1110	143	169	1189
Шерсть	11	5	450	9	5	543	8	5	618	10	5	465	7	5	737
Природный газ*	5214	38	7	5539	79	14	10437	215	21	126	229	21	17285	496	28
Прочее		1291			1280			1495		10	1811			2861	
Итого		8812			8632			9670			12900			20096	

* Объемы газа представлены в м³. Значения и количество экспорта взяты из цифр по растормаживанию.
Источник: МВФ, Республика Казахстан: Статистическое приложение (Региональный Отчет МВФ 05/239)

Таблица 4.1.3 -2 Основные торговые партнеры: динамика фактических экспортерских показателей
(Единица: %, только общая стоимость экспорта: млн. US\$)

Регион	Страна	1999	2000	2001	2002	2003	2004
СНГ	Россия	25,7	26,5	30,6	22,7	23,1	20,4
	Киргизия	19,5	19,9	20,4	15,5	15,2	14,1
	Узбекистан	1,0	0,7	1,0	1,1	1,2	1,1
	Азербайджан	1,1	1,5	1,7	1,0	1,1	1,0
	Таджикистан	0,5	0,5	0,8	1,2	0,9	1,4
	Туркменистан	0,7	0,6	0,7	0,5	0,6	0,7
	Украина	0,2	0,1	0,2	0,2	0,3	0,1
	Другие страны СНГ	2,2	2,9	5,7	3,0	3,3	1,4
		0,5	0,3	0,1	0,2	0,5	0,6
Европа		33,7	31,1	31,0	30,3	32,4	54,6
	Швейцария	5,6	5,1	4,7	8,2	13,0	18,7
	Италия	7,3	10,4	11,1	9,3	7,8	15,5
	Франция	0,4	0,2	0,1	0,3	2,2	7,3
	Польша	1,6	0,6	1,9	3,3	1,6	0,9
	Нидерланды	2,8	2,6	1,7	1,3	1,4	2,3
	Другие страны ЕС	16,0	12,2	11,5	7,9	6,4	9,9
		14,2	13,7	16,8	22,2	21,7	18,3
		8,0	7,6	7,6	10,6	12,8	9,8
Азия	Китай	1,6	2,3	2,4	3,2	3,2	3,5
	Иран	0,1	0,1	3,8	4,9	1,7	0,2
	ОАЭ	4,5	21,1	17,2	11,6	14,7	14,6
	Другие страны Азии	25,8	28,4	21,5	24,3	22,6	6,6
	Америка	0,5	0,2	0,1	0,5	0,2	0,1
	Африка	100%	100%	100%	100%	100%	100%
	Общая стоимость экспорта (%)	(5871)	(8,812)	(8,639)	(9,670)	(12,926)	(20,096)
	(млн. долларов США)						

Подготовлено по материалам статистического ежегодника по Казахстану за 2004, 2005г.

Основываясь на других статистических данных, предложенных ООН, экспортное назначение в определенные сроки пункта и важность, как обозначено ниже (см. Таблицу 4.1.3-3²⁾). Россия – главный торговый экспортный партнер, представлена в пяти основных пунктах, однако, Китай по категории значительно больше по экспорту железа и стали (первое), меди и предметов из меди (второе), и руды, шлаков и золы (третье). За последние годы торговля с Китаем быстро возросла.

Таблица 4.1.3-3 Главные пункты назначения Казахстанского экспорта
(2004: 19,935 млн. долл США)

пункт		Страна		Оценка экспорта (млн.долл.США)	*Доля всего экспорта (%)
1ый	Минеральные топлива, минеральные масла и продукты их дистилляции Итого экспорта: 12,901 млн.долл.США [эквивалентно 64.7% всего экспорта]	1	Швейцария	3,235	25.1
		2	Италия	2,375	18.4
		3	Франция	1,459	11.3
		4	Россия	918	7.1
		5	Другие (Британские Свободные Острова, и др.)	4,912 (763)	38.1
		Итого		12,901	100
2ой	Железо и сталь Итого экспорта: 2,187 млн.долл.США [эквивалентно 11.0% всего экспорта]	1	Китай	496	22.7
		2	Россия	322	14.7
		3	Швейцария	319	14.6
		4	Иран	306	14.0
		5	Другие (Нидерланды, и др.)	742 (185)	34.0
		Итого		2187	100
3ий	Медь и изделия из нее Итого экспорта: 1,19 млн.долл.ША [эквивалентно 6.0% всего экспорта]	1	Италия	645	54.2
		2	Китай	389	32.7
		3	Германия	50	4.2
		4	Швейцария	36	3.1
		5	другие (Ю.Корея, и др.)	68 (23)	5.8
		Итого		1,190	100
4ый	Руда, шлаки и зола Итого экспорта: 723 млн.долл.США [эквивалентно 3.6% всего экспорта]	1	Россия	570	78.8
		2	Китай	110	16.3
		3	Узбекистан	36	5.0
		4	Украина	5	0.7
		5	другие (Кыргызстан)	1.28(0.97)	0.18
		Итого		723	100
5ый	Злаки Итого экспорта: 440 млн.долл.США [эквивалентно 2.2% всего экспорта]	1	Россия	241	64.9
		2	Азербайджан	64	14.8
		3	Украина	49	11.3
		4	Грузия	13	3.2
		5	другие (Турция, и др.)	68(10)	15.8

Источник: UNCTAD UNcomtrade (2006)

²⁾ Эта таблица была составлена по данным UNCTAD UNcomtrade

(Импорт)

С точки зрения значимости, основным источником импорта в Казахстан являются промышленные товары, такие как электро-бытовые приборы, станки и инструмент, ТНП и автомобили и т.д.

Состав импорта за последние пять лет остался почти таким же (смотри таблицу 4.1.3-4).

Что касается товаров конкретно, то в 2004 г. электро-бытовые приборы, а так же оборудование и инструменты (3422 млн. долларов) составили 26,77% от общего объема импорта, затем идут ТНП, 14,44% (1845 млн.долларов), автомобили 13,90% (1777 млн.долларов) и продукты питания – 6,62% (846 млн.долларов) в 2004. Вместе данные товары составят 61.7% всего импорта в Казахстан.

Таблица 4.1.3-4 Казахстанский импорт (2000-2004)
(Ед. измер: тон и млн. долларов США)

Продукция	2000				2001				2002				2003				2004				Индекс удель ной стоим ости
	Кол- во	Стоим ость импор та	Индек с	Индекс удель ной стоим ости	Кол- во	Стоим ость импор та	Индек с	Индекс удель ной стоим ости	Кол- во	Стоим ость импор та	Индек с	Индекс удель ной стоим ости	Кол- во	Стоим ость импор та	Индек с	Индекс удель ной стоим ости	Кол- во	Стоим ость импор та			
Нефть и сжиженные газ	1010	80	79		2337	232	99		2631	231	88		2332	259	111		3250	511	157		
Очищенные нефтепродукты	1152	250	217		1290	291	226		1048	186	177		1114	267	233		1900	511	268		
Электроэнергия	2842	40	14		3660	43	12		2390	29	12		3283	41	13		5234	70	13		
Природный газ	4219	120	28		4226	146	35		8176	240	29		8669	253	29		11652	371	31		
Уголь	663	12	18		206	5	23		196	5	26		356	10	29		460	20	43		
Листовое/прокатное железо	51	26	522		73	35	478		79	35	438		103	51	488		85	61	710		
Электробытовые приборы, оборудование и инструменты		1402				1852				1882				2149				3422			
Продукты питания		236				325				490				586				846			
ТНП (без продовольственные товары)		428				468				907				1250				1845			
Автомобили		563				625				803				1202				1777			
Прочие		1884				2739				1777				2260				3347			
Итого		5040				6446				6584				8327				12781			

* Количество газа указано в м3 Кроме того, стоимость импорта и объемы даны из данных по растаможиванию
Источник: МВФ, Приложение к Статистическому ежегоднику по Казахстану (Отчет МВФ 05/239)

Таблица 4.1.3-5 Основные торговые партнеры: Фактический импорт
(Ед. Изм.: %, только итоговые показатели. в млн. долларов США)

Регион	Страна	1999	2000	2001	2002	2003	2004
СНГ		43,9	54,2	51,3	46,2	46,8	47,9
	Россия	37,0	48,4	44,9	38,7	39,0	37,6
	Узбекистан	2,5	1,4	1,3	1,3	1,1	1,8
	Азербайджан	0,1	0,2	0,2	0,2	0,2	0,1
	Таджикистан	0,1	0,1	0,0	0,0	0,1	0,0
	Киргизия	0,9	0,6	0,5	0,5	0,7	0,7
	Туркменистан	0,5	0,9	1,2	1,1	0,6	0,6
Европа	Украина	1,6	1,6	2,4	3,3	3,9	5,7
	Прочие страны СНГ	1,2	1,0	0,8	1,1	1,2	1,4
		30,9	25,0	28,6	29,1	29,2	28,9
	Германия	6,2	4,4	3,9	3,9	3,0	8,2
	Великобритания	2,9	3,1	4,2	3,3	3,0	2,4
	Италия	1,5	1,5	2,2	1,7	2,3	3,3
	Франция	0,7	0,5	0,7	0,8	1,7	2,5
Азия	Швеция	2,7	1,3	1,3	1,3	1,5	1,4
	Нидерланды	1,7	1,2	1,0	1,1	1,4	1,3
	Польша	7,5	6,3	7,7	8,1	7,6	1,4
	Прочие страны ЕС	7,7	6,7	7,6	8,9	8,7	8,4
		12,2	12,2	11,1	14,4	15,5	15,8
	Китай	2,2	3,0	2,7	4,7	6,2	5,9
	Иран	0,2	0,3	0,2	0,2	0,2	0,1
Америка Африка	Турция	2,9	2,9	2,1	2,6	2,5	2,7
	Япония	3,2	2,1	2,2	2,5	2,5	3,1
	Ю. Корея	1,3	1,7	1,7	1,7	1,4	1,9
	Прочие страны Азия	2,4	2,2	2,2	2,7	2,7	2,1
	Всего по Америке	12,3	8,0	8,3	9,7	8,1	6,9
	Всего по Африке	0,4	0,5	0,4	0,3	0,3	0,4
	Общий показатель импорта (%) (млн. долларов)	100% (3,655)	100% (5,040)	100% (6,446)	100% (6,584)	100% (8,408)	100% (12,781)

Подготовлено по материалам статистического ежегодника по Казахстану за 2004, 2005г.

Опираясь на другие статистические данные, предоставленные ООН, назначение импорта в определенные пункты и важность представлены ниже (см. таблица 4.1.3-6³). Россия главный торговый партнер импортер и занимает лидирующее место в каждом пункте.

Таблица 4.1.3-6 Главные пункты назначения казахстанского импорта
(2004: 12,634 млн.долл.США)

пункт		страна		Оценка импорта (млн.долл.США)	*доля импорта (%)
1ый	Машины и механические приборы; части Итого импорта: 2,359 млн.долл.США [эквивалентно 18.7% всего импорта]	1	Россия	465	19.7
		2	Германия	290	12.3
		3	Италия	185	7.9
		4	США	176	7.5
		5	другие (Китай, и др.)	1,240 (142)	52.5
		Итого		2,359	100
2ой	Минеральное топливо, минеральные масла и продукты их дистилляции Итого импорта: 1,693 млн.долл.США [эквивалентно 13.4% всего импорта]	1	Россия	1,341	79.2
		2	Узбекистан	137	8.1
		3	Туркменистан	74	4.4
		4	Китай	58	3.4
		5	Другие (Кыргызстан, и др.)	80 (21)	4.9
		Итого		1,693	100
3ий	Транспортные средства кроме железной дороги и подвижного состава трамвая Итого импорта: 1,161 млн.долл.США [Эквивалентно 9.2% всего импорта]	1	Россия	370	31.9
		2	Япония	253	21.8
		3	Германия	213	18.4
		4	Беларусия	45	4.0
		5	Другие (США, и др.)	276 (42)	23.9
		Итого		1,161	100
4ый	Электромашины и оборудование и их части: звуковой регистратор Итого импорта: 1,062 млн.долл.США [эквивалентно 8.4% всего импорта]	1	Россия	197	18.6
		2	Германия	151	14.2
		3	Швеция	84	7.9
		4	Китай	83	7.8
		5	другие (Ю.Корея, и др.)	544 (69)	51.4
		Итого		1,062	100
5ый	Предметы из железа и стали Итого импорта: 918 млн.долл.США [эквивалентно 7.3% всего импорта]	1	Россия	313	34.2
		2	Украина	99	10.8
		3	Германия	80	9.7
		4	Италия	59	6.5
		5	другие (США, и др.)	54	39.8
		Итого		918	100

Источник: UNCTAD UN comtrade (2006)

³) Данная таблица была подготовлена UNCTAD UN comtrade

4.1.3.2 Основные Торговые партнеры Казахстана (Общий анализ)

(1) Ситуация с торговыми отношениями в странах окружающих Казахстан

Состояние торговли в других странах Центральной Азии (Азербайджан, Киргизия, Таджикистан, Узбекистан и Туркменистан), России, Китае и Иране описаны ниже. (см. таблицу 4.1.3-7а и б⁴).

Центрально-азиатские страны (Азербайджан, Киргизия, Таджикистан, Туркменистан, Узбекистан)

Страны центрально-азиатского региона в основном экспортируют свою продукцию в Россию, которая оказывает огромное влияние как географическое, так и историческое и Европу (Швейцария, Италия, Франция, Нидерланды, и т.д.) с мощной покупательной способностью. Кроме того, основным источником импорта в Центрально-азиатские страны являются Россия, Казахстан, Украина, Китай, Ю.Корея, Европа (Германия, Франция), США и другие страны.

Другие близлежащие страны (Россия, Китай, Иран)

Основными партнерами России в экспортной торговле являются страны СНГ и Нидерланды и т.д. в то время как Китай в основном экспортирует продукцию в США, Гонконг, Японию, Ю.Корею, и Германию т.д. Основными направлениями экспорта для Ирана являются Япония, Австралия, Новая Зеландия и страны ЕС.

Основными государствами импортерами в Россию являются Германия, Беларусь, Украина, Китай и Япония, а основными государствами импортерами в Китай являются Япония, страны Азии, Ю.Корея, США и Германия, т.д. Что касается Ирана, то он в основном импортирует продукцию из ОАЭ, Германии, Франции, Италии и Китая.

⁴) '«Центральная Азия: Увеличение доходов от торговли посредством Региональной Кооперации во внешнеторговой политике, Транспорте и Таможенном транзите» опубликованной АБР даются другие подробные цифры по объемам торговли и движению по видам продукции и т.д по пяти странам Центральной Азии (Казахстану, Азербайджану, Киргизии, Таджикистану и Узбекистану не включая Туркменистан) с 1999 по 2004 г.г.

Таблица 4.1.3-7а (Экспорт) Основные партнеры по торговле экспорта: Доля Экспорта (%)

Страна	Казахстан	Азербайджан	Кыргызстан	Таджикистан	Узбекистан	Туркменистан	Россия	Китай	Иран
1-я	Швейцария	19.8	Италия	30.3	ОАЭ	25.8	Нидерланды	10.2	Иран
2-я	Италия	15.0	Франция	9.4	Россия	15.3	Иран	8.1	ОАЭ
3-я	Россия	10.5	Россия	6.6	Казахстан	7.2	Турция	7.9	Япония
4-я	Франция	9.6	Турция	6.3	Швейцария	9.7	Латвия	5.1	Южная Корея
5-я	Китай	8.7	Туркменистан	6.3	Китай	4.0	Швейцария	4.1	Германия
Остальные		36.4		41.1		23.3		64.6	Италия
другие								42.3	
Всего		100		999	100	679		100	7,576
экспорт (миллион US\$)	27,849	4,347			5,409	4,939	100	181,629	100

Таблица 4.1.3-7б (Импорт) Основные партнеры по торговле импортом: Доля Импорта (%)

Страна	Казахстан	Азербайджан	Кыргызстан	Таджикистан	Узбекистан	Туркменистан	Россия	Китай	Иран
1-я	Россия	38.0	Россия	17.0	Россия	25.4	Германия	13.4	ОАЭ
2-я	США	9.3	Казахстан	9.1	Ю. Корея	10.1	Украина	7.8	Ю. Корея
3-я	Германия	7.5	Великобритания	9.1	Казахстан	9.2	США	7.3	Тайвань
4-я	Китай	7.2	Сингапур	7.4	США	7.5	ОАЭ	5.9	США
5-я	Украина	4.9	Германия	5.8	Узбекистан	7.4	Турция	5.8	Сингапур
Остальные		33.1		51.6		39.0	Беларусь	2.5	Китай
другие						47.9		59.8	
Всего		100		1,330	100	4,091	100	561,226	100
импорт (миллион US\$)	12,634	4,211	1,195			3,638	75,578	25,634	100

Источник:

2005: Казахстан: Статистический ежегодник Казахстана 2006

Азербайджан: Внешняя торговля Азербайджана 2001-2006 (Государственный Комитет по статистике Азербайджана)

Кыргызстан, Узбекистан, Туркменистан: Профили стран Центральной Азии и Кавказа 2006, JETRO

Россия: Ежегодный отчет 9-10, 2006, Российско-Японская Ассоциация по торговле с Россией и NIS

Китай: Статистический ежегодник Китая 2006, China Statistics Press

Иран: Исламская Республика Иран: Статистическое Приложение: Страновой Отчет МВФ 06/129; 23 февраля, 2006 (оригинальный источник: Центральный Банк Ирана), МВФ (нефть и нефтепродукты исключены.)

2004 Таджикистан: Профили стран Центральной Азии и Кавказа 2006, JETRO

(2)Характеристики Торговли между Казахстаном и Европой

Доля общего объема торговли между ЕС и Казахстаном составляет менее 1% как в экспорте так и в импорте продукции (импорт 0.78% и экспорт 0.34% в 2004г.). Тем не менее, с точки зрения общего объема торговли Казахстана, доля торговли с ЕС составляет на 2005 год составляет 24.77% по импорту и 39.99% по экспорту (см.Таблицы 4.1.3-8а и б). Таким образом, ЕС является основным рынком для Казахстана и является важным торговым партнером.

Таблица 4.1.3-8а Удельный вес Казахстана в общем объеме торговли ЕС

(Ед.изм.: млн.Евро)

Год	2001	2002	2003	2004	2005
Импорт	3,295	3,845	3,738	6,343	9,140
Доля Казахстана в импорте (%)	0.34	0.41	0.40	0.61	0.78
Экспорт	1,786	1,836	2,059	3,230	3,608
Доля Казахстана в экспорте (%)	0.20	0.20	0.23	0.33	0.34

Источник: ЕС, «Рост баланса торговли стран ЕС с Казахстаном», 2006'

Таблица 4.1.3-8б Удельный вес ЕС в общем объеме торговли Казахстана

(Ед.изм.: млн.евро)

Год	2001	2002	2003	2004	2005
Импорт	1,949	1,902	2,064	3,526	3,962
Доля ЕС в импорте (%)	26.97	27.35	27.80	29.70	24.77
Экспорт	2,506	2,102	2,176	5,897	8,265
Доля ЕС в экспорте (%)	24.71	20.57	19.05	35.39	39.99

Источник: ЕС, «Рост баланса торговли стран ЕС с Казахстаном», 2006'

Основной продукцией, импортируемой ЕС из Казахстана (2005г.) являются минеральные ресурсы например нефть и т.п., что составляет 86.4% от общего объема импорта, затем идут сырьевые материалы используемые в производстве, и составляет 7.1% (см. таблицу 4.1.3-9). С другой стороны, основной экспортной продукцией из стран ЕС в Казахстан являются станки и механизмы, а так же транспортное оборудование (57.0%), химикаты (12,8%), химические сырьевые материалы (11,9%) и другие товары промышленного производства (10%). Таким образом, структура торговли развивается по конкретной продукции.

Таблица 4.1.3-9 Виды продукции в торговле между ЕС и Казахстаном (2005)

(Ед.изм: объем: млн. Евро, доля:%)

Импорт			Экспорт		
Наименование	Объем	Доля	Наименование	Объем	Доля
Минеральные ресурсы	7,894	86.4	Станки и транспортное оборудование	2,056	57.0
Товары промышленного производства	651	7.1	Химикаты	461	12.8
Сырьевые материалы	88	1.0	Химические сырьевые материалы	429	11.9
Химикаты	81	0.9	Прочие изделия	360	10.0
Пищевые и животные продукты	75	0.8	Пищевые и животные продукты	74	2.1
Прочие	351	3.7	Прочие	228	6.3
Всего	9,140	100.0	Всего	3,608	100.0

Примечание:

импорт: продукция, импортируемая из Казахстана в ЕС

экспорт: продукция, экспортируемая в Казахстан из ЕС

4.1.3.3 Торговля, оказывающая влияние на логистику в Казахстане (Двусторонняя торговля и транзитная торговля)

Состояние двусторонней торговли (Суммарный Анализ)

Состояние торговли основных торговых партнеров Казахстана и стран, перевозящих свою продукцию через территорию Казахстана, описаны ниже (смотри так же таблицу 4.1.3-10а и б и рисунок 4.1.3-1). Объем двусторонней торговли в Казахстане (экспорт и импорт) в 2004 году составили 32,877 млн. долларов США, что в 3,45 раза превышает показатель импорта в 1999г. (9,526 млн. долларов США). В частности, доля крупных стран (ЕС, России и т.п.) в Казахстанской торговле (общий объем экспорта и импорта) увеличилась с 60,5% (в 1999г.) до 68,2% (в 2004г.) по экспорту и с 88,0% (в 1999г.) до 89,3% (в 2004г.) по импорту. В 2004 году основным торговым партнером Казахстана стали страны ЕС, что составило 28,3%⁵ показателя торговли Казахстана (экспорт и импорт), затем идет Россия (23,3%) и Китай (8,3%). По сравнению с 1999 г., относительная значимость ЕС возросла (с 23,3% в 1999г. до 28,3% в 2004г.), в то время как относительное значение России снизилось (с 26,2% в 1999г. до 23,3% в 2004г.). В то же время Китай увеличил свою долю в торговле с Казахстаном (с 5,8% в 1999г. до 8,3% в 2004 г.). Тем не менее, что касается торговли с пятью государствами Азербайджаном, Киргизией, Таджикистаном, Узбекистаном и Туркменистаном, доля общего объема экспорта и импорта Казахстана остается без изменений и составляет 3,9 в 1999г. и 3,9 в 2004г.

Таблица 4.1.3-10а Двусторонняя торговля (2004)

(ед.изм.: млн.долл.США)

2004					
Страна	Основной торговый партнер	Экспорт	Импорт	Всего	Доля в (общем объеме экспорта и импорта)
Казахстан	ЕС	6,309	2,983	9,292	28.3
	Россия	2,838	4,812	7,650	23.3
	Китай	1,967	758	2,725	8.3
	Прочие страны СНГ	386	891	1,277	3.9
	США	274	562	836	2.5
	Иран	712	12	724	2.2
	Турция	147	342	489	1.5
	Узбекистан	201	227	428	1.3
	Япония	29	398	427	1.3
	Ю.Корея	162	247	409	1.2
	Киргизия	222	91	313	1.0
	Азербайджан	287	16	303	0.9
	Таджикистан	136	3	139	0.4
	Туркменистан	26	75	101	0.3
Итого		13,696	11,417	25,113	76.4
Всего экспорт + импорт			12,781	32,877	
Доля в общем объеме экспорта и импорта			89.3	76.4	

⁵ В этой таблице значение (28,3) немного отличается от данных ЕС «Развитие торгового баланса ЕС с Казахстаном. По данным ЕС доля в (общем экспорте+импорте) составляет 28,7%.

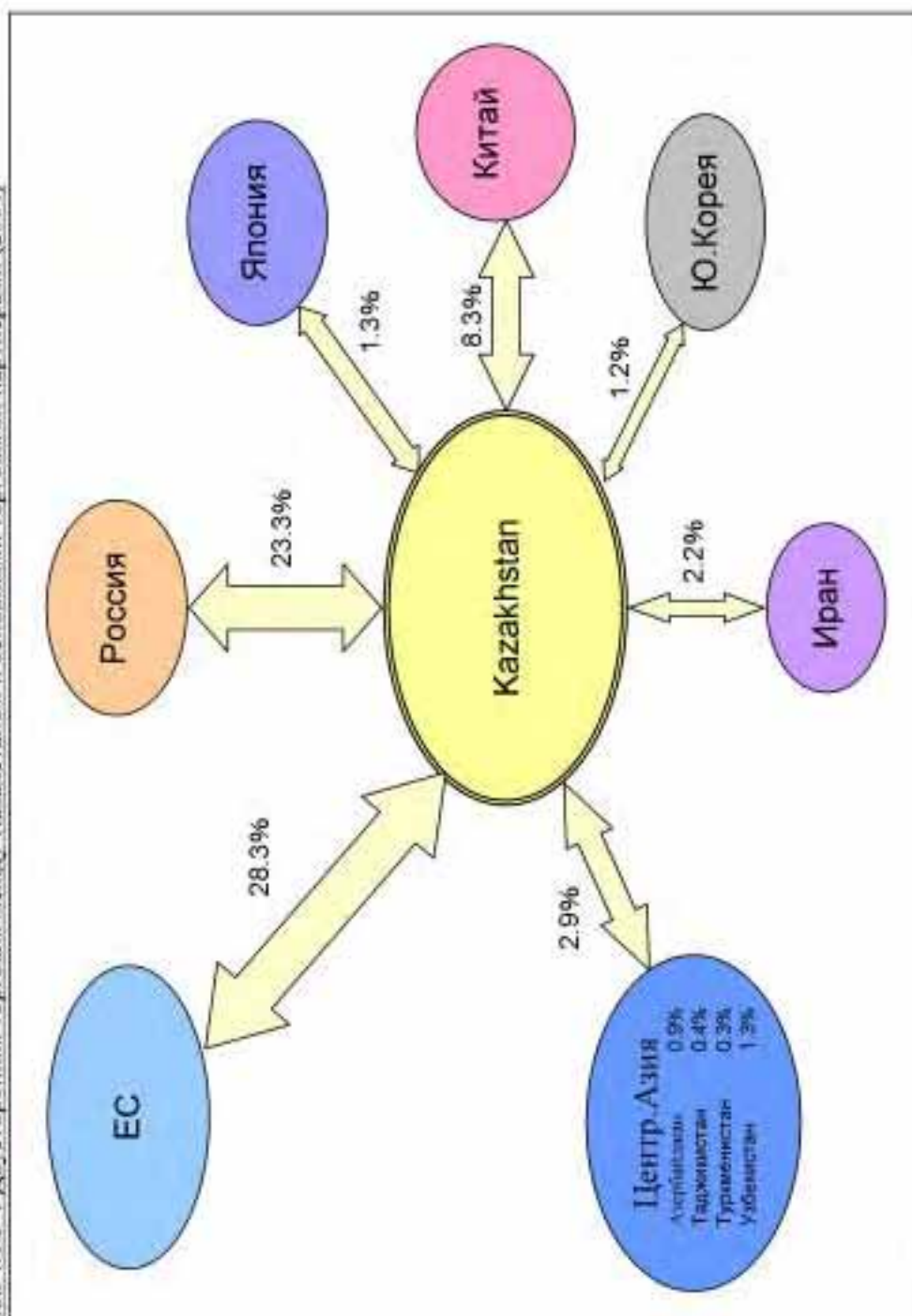
Таблица 4.1.3-10b Двусторонняя торговля (1999)

(Ед.изм.: млн.долл.США)

1999					
Страна	Основной торговый партнер	Экспорт	Импорт	Всего	Доля в (общем объеме экспорта и импорта)
Казахстан	ЕС	1,146	1,351	2,497	26.2
	Россия	1309	913	2,222	23.3
	Китай	469	79	548	5.8
	Прочие страны СНГ	81	344	425	4.5
	США	152	101	253	2.7
	Иран	66	92	158	1.7
	Турция	36	106	142	1.5
	Узбекистан	23	118	141	1.5
	Япония	91	7	98	1.0
	Ю.Корея	59	32	91	1.0
	Киргизия	35	49	84	0.9
	Азербайджан	43	3	46	0.5
	Таджикистан	30	4	34	0.4
	Туркменистан	12	17	29	0.3
	Итого	3,552	3,216	6,768	71.0
Всего экспорт + импорт			3,655	9,526	
Доля в общем объеме экспорта и импорта			88.0	71.0	

Подготовлено по материалам АБР «Центральная Азия: Увеличение доходов от торговли посредством Региональной Кооперации во внешнеторговой политике, Транспорте и Таможенном транзите 2006»

Рисунок 4.13-1 Двусторонняя торговля между Казахстаном и основными торговыми партнерами (2004)



Двусторонняя торговля	
Экспорт	20,196 миллионов долларов США
Импорт	12,781 миллионов долларов США
Итого	32,877 миллионов долларов США
Транзитные грузы России, Китая, Японии и Южной Кореи, проходящие через Казахстан	
Экспорт	921 миллионов долларов США
Импорт	2,147 миллионов долларов США
Итого	3,068 миллионов долларов США
3,068 миллионов долларов США составляет только 9.32 % от всего объема Казахстанской двусторонней торговли (32,877 миллионов долларов США).	
Данные о транзите товаров взяты из АБР, Центральная Азия: Растущие выгоды от торговли путем регионального сотрудничества в торгово-логистической политике, транспорте и таможенном транзите. Статистический Ежегодник 2005, Алматы, Улгурского Автономного Округа.	

(2) Состояние транзитной торговли в Казахстане (Сводный анализ)

Что касается двусторонней торговли с основными торговыми партнерами через Казахстан (Кыргызстан, Таджикистан и Узбекистан, Иран-Россия, Китай, Ю.Корея и Япония) при условии, что все перевозимые товары проходят через территорию Казахстана, общий объем торговли в 2004 г. составил 3,068 млн. долларов США, что в 1,4 раза больше чем объем приведенный в таблице за 1999г. (2,184 млн. долларов США) (см. таблицу 4.1.3-11а и б). Однако, показатель 3,068 млн. долларов США составляет лишь 9,32% от общего объема двусторонней торговли Казахстана (32,877 млн. долларов США) в 2004г. Для 3-х стран (Кыргызстан, Таджикистана и Узбекистана), Россия является наиболее крупным торговым партнером в рамках транзита товаров через территорию Казахстана. Однако распределение торговых партнеров со второго места и далее по каждой стране разное. Например, для Узбекистана, где имеется завод по сборке Ю.Корейских автомобилей, вторым по счету крупным партнером по транзитной торговле через Казахстан является Южная Корея. В то же время, объем торговли между Ираном и Китаем ⁶ (Синцзянь-Уйгурский Автономный Округ) через Казахстан составил лишь 0,6 млн. долларов США в год.

Таблица 4.1.3-11а Двусторонняя торговля (в денежном эквиваленте по данным перевезенных транзитных грузов ч/з Казахстан за 2004)

(Ед.изм.: млн.долл.США)

Страна	Крупные торговые партнеры	Экспорт	Импорт	Всего
Кыргызстан	Россия	137	293	430
	Китай	39	80	119
	Ю. Корея	1	25	26
	Япония	0	11	11
Таджикистан	Россия	60	178	238
	Китай	6	57	63
	Ю. Корея	0	1	1
	Япония	3	4	7
Узбекистан	Россия	537	860	1,397
	Ю. Корея	43	341	384
	Китай	87	252	339
	Япония	7	45	52
Иран	Китай * (не включая нефть)	0.5	0.1	0.6
Общий объем вышеприведенной транзитной торговли		921	2,147	3,068

⁶ Торговля м/у Ираном и Китаем не включая нефтепродукты в 2004 г. составила 200 млн. долларов США по экспорту и 1,328 млн. долларов США по импорту. (Расчет сделан на основе данных Статистического центра Организации по управлению и планированию Исламской Республики Иран, «Статистический ежегодник Ирана 1383 (март 2004-март 2005)» 430 476). Здесь для того, чтобы продемонстрировать рыночную стоимость товаров проходящих ч/з Казахстан, показы экспорт из Синьдзянь-Уйгурского автономного округа Китая в Иран и импорт из Иран в Китай (взято из Статистического ежегодника Синьдзянь-Уйгурского автономного округа за 2005г.).

Подготовлено по материалам АБР «Центральная Азия: Увеличение доходов от торговли посредством Региональной Кооперации во внешнеторговой политике, Транспорте и Таможенном транзите» данные по Ирану взяты из показателей торговли с Синьдзян-Уйгурским автономным окр

Примечания⁷⁾ Что касается транспортировки различными видами транспорта по экспорту из Китая в Иран, 96,89 % общего тоннажа было перевезено морем, 3,08% автотранспортом и только 0,03% ж/д транспортом

Таблица 4.1.3-11b Двусторонняя торговля (Стоимость транзитных товаров через Казахстан: 1999)

(Ед.изм.: млн.долл.США)

Страна	Крупные торговые партнеры	Экспорт	Импорт	Всего
Кыргызстан	Россия	70	109	179
	Китай	25	36	61
	Ю. Корея	0.2	27	27
	Япония	0.5	12	13
Таджикистан	Россия	115	148	263
	Ю. Корея	7	2	9
	Китай	2	2	4
	Япония	0	0.7	1
Узбекистан	Россия	379	393	772
	Ю. Корея	93	386	479
	Китай	163	59	222
	Япония	5	149	154
Иран	Китай * (без нефтепродуктов)	N/A	N/A	
Размер транзитной торговли ИТОГО		860	1,324	2,184

Подготовлено по материалам АБР «Центральная Азия: Увеличение доходов от торговли посредством Региональной Кооперации во внешнеторговой политике, Транспорте и Таможенном транзите» данные по Ирану взяты из показателей торговли с Синьдзян-Уйгурским автономным округом

4.1.3.4 Основная торговля (Анализ прямой и транзитной торговли) между Казахстаном и Странами за пределами Центральной Азии

Текущее состояние крупной торговли (анализ прямой и транзитной торговли) между Казахстаном и странами находящимися за пределами Центральной Азии приведены ниже.

Далее для анализа взяты следующие основные торговые тандемы: (1) Китай (Ляньюньгань, Ксинянг и т.п.) и Казахстан, (2) Азербайджан и Казахстан, (3) Иран и Казахстан, (4) Япония и Казахстан, и (5)

7) Из данных подготовленных местной исследовательской группой в октябре и ноябре 2006 в Иране («Современные административно-рыночные условия в транспортном секторе экономики Исламской Республики Иран, 2006г.»)

Южная Корея и Казахстан. В особенности, в связи с тем, что Китай, Иран, Азербайджан, Япония и Южная Корея провозят товары через территорию Казахстана, анализ такой транзитной торговли необходимо включить в данные исследования.

Торговля между Китаем и Казахстаном (включая товары провозимые через Казахстан)

(1) Состояние торговли в Китае по Китайскому торговому коридору (КТК)

Побережье Восточной Азии: Ляньнунгань (начальный пункт по Китайскому торговому коридору: CLB)

Порт Ляньнунгань в провинции Цзянсу – отправная точка КТК. В Ляньнунгань имеется 36 пристаней, что представляет возможным вращаться 37,520,000 тоннам груза ежегодно (2003) (см. Таблицу 4.1.3.-12). Однако, его доля от всего груза, обрабатываемого основными портами Китая в 2003 году составила лишь 1.87%, намного меньше, чем Шанхай (15.72%), Нинбо (9.22%), Гуанчжоу (8.55%), Тяньцзинь (8.05%) and Циндао (7.01%), и т.д.. Это не принимая во внимание груз, транспортируемый из Японии и Южной Кореи в Ляньнунгань, приставленный в Тяньцзине и Циндао, который транспортируется по железной дороге к станции КТК, типа Чжэнчжоу, и затем следующий в Среднюю Азию по маршруту КТК.

Таблица 4.1.3-12 Управление с грузом в основных портах Китая (1980-2003)

(Единица: 10,000 тонн)

	1980	1985	1990	1995	2000	2003	2003(%)
Далиан	3,263	4,952	4,952	6,417	9,084	12,602	6.27
Ингкоу	24	98	237	1,156	2,268	4,009	1.99
Оингхуангдао	2,641	4,419	6,945	8,382	9,743	12,562	6.25
Тжанчжин	1,192	1,856	2,063	5,787	9,566	16,182	8.05
Циндао	1,708	2,611	3,034	5,103	8,636	14,090	7.01
Рижао	-	-	925	1,452	2,674	4,507	2.24
Ляньнунгань	739	929	1,137	1,716	2,708	3,752	1.87
Шанхай	8,483	11,291	13,959	16,587	20,440	31,621	15.72
Нинбо	326	1,040	2,554	6,853	11,547	18,543	9.22
Гуанчжоу	1,210	1,772	4,163	7,299	11,128	17,187	8.55
другие (малые и средние порты)	2,145	2,186	8,352	19,414	37,809	66,071	32.85
Итого	21,731	31,154	48,321	80,166	125,603	201,126	100.00
Доля Ляньнунгань (%)	3.40	2.98	2.35	2.14	2.16	1.87	

Подготовлено в Китае, Национальным Комитетом Статистики, 'Статистический ежегодник Китая 2004'

(Китайский торговый коридор: сведения маршрута КТК) КТК соединяет Льяньюнгань с Алашанькоу в Синьцзяне Уйгурском округе (полная длина: 4,158 км) и образует мост между Восточной Азией, Центральной Азией и Европой.									
Льяньюнгань (провинция Цзянсу)	223	Ксужоу (провинция Цзянсу)	860	Ксиан (провинция Аньхуи)	676	Ланчжоу (Джэнжаоу)	1,892	Урумчи (Синьцзянь)	477
	Двух колейный путь Не электр фицированный		Двух колейный путь Не электр фицированный						
			Электр фицированный				Двух колейный путь Не электр фицированный	Двух колейный путь Не электр фицированный	Алашанькоу
По условиям данных ERNA главы 4 и Развития Перспектив Электрификации Наземных Перевозок железные дороги между Льяньюнгань и Ксужоу будут завершены в начале 2008 года									

(Торговые Условия в Китае по КТК (CLB))

(2) Обзор торговли провинции Джианьгсу

Согласно данным статистического ежегодника Джианьгсу за 2006 г., основные направления торговли это США (27,260 млн. долларов США), Япония (15, 996 млн. долларов США) и Гонконг (13,609 млн. долларов США), а так же Германия (7,385 млн. долларов США). Казахстан является одним из ключевых экспортных направлений, однако продукция экспортируется в соседние страны такие как Россия (765 млн. долларов США) и Украина (320 млн. долларов США). Основную номенклатуру экспортируемых товаров составляют, части оборудования (23,714 млн. долларов США), текстильная продукция (10,964 млн. долларов США), предметы одежды (7,851 млн. долларов США).

Основными источниками импорта в 2005 г. являются Южная Корея (21,687 млн. долларов США), Тайвань (21,143 млн. долларов США), Япония (15,996 млн. долларов США) и США (5,950 млн. долларов США). Здесь Казахстан не является основным источником импорта, однако соразмерно, продукция импортируется из соседних России (465 млн. долларов США) и Украины (74 млн. долларов США). Основной номенклатурой импортируемых товаров является части компьютерного оборудования (3,47 млн. долларов США), сталепрокат (3,314 млн. долларов США), электро-бытовые приборы (2,106 млн. долларов США).

Обзор торговли Синьдзян Уйгурского автономного Округа

Наиболее крупным торговым партнером Казахстана в Китае является Синьдзянь-Уйгурский автономный округ. Динамика роста в общем объеме торговли с данным регионом приведена ниже. Показатель импорта в 2005 г. составил 5,040 млн. долларов США, ВТО время как импорт составил 2,901 млн. долларов США, вместе данные показатели дают общий показатель торговли в размере 7,941 млн. долларов США. Вместе импорт и экспорт в 2005 г. примерно на 41% превысил такой же показатель по сравнению с 2004 г. (см. таблицу 4.1.3-13)

Таблица 4.1.3-13 Торговля (Динамика экспорта и импорта)

(Ед.изм.: млн. долларов США)

Год	Экспорт	Импорт	Всего	Прирост по сравнению с предыдущим годом (%)
2003	2 542	2 229	4 771	
2004	3 046	2 589	5 635	18,11
2005	5 040	2 901	7 941	40,92

Подготовлено по материалам статистического ежегодника по Китаю за 2005 и 2006гг.

Основная номенклатура товаров по экспорту и импорту

Основным экспортируемым товарами из Синьдзянь-Уйгурского автономного округа в 2005г., как по количеству так и по стоимости явилась томатная паста (441,400 тон, 210 млн. долларов США). Что касается импорта то здесь наиболее значимым по стоимости явились нефтепродукты (320 млн. долларов США), в то время как шкуры КРС и лошадей (27,631 тон) по объему явились наиболее значимым товаром (смотри таблицу 4.1.3-14а и б).

Таблица 4.1.3-14а Основные товары экспортируемые Синьдзянь-Уйгурским автономным округом в 2003-2005 гг.

(Ед.изм: 10,000 долларов США)

Основной экспорт	2003		2004		2005	
	Количество	Стоимость	Количество	Стоимость	Количество	Стоимость
Хлопок-сырец (тон)	53 481	5 852	5 669	1 030	2 554	474
Х/б пряжа (тон)	16 037	4 158	7 794	2 370	4 983	1 205
Х/б текстильные изделия (1,000m ³)	2 751	159	3 804	255	1 474	60
Упаковочный материал (tons)	551	1 663	571	1 921	398	1 031
Сахар (тон)	1 620	325	2 821	86	3 066	115
Томатная паста (тон)	343 927	17 454	345 991	17 437	441 400	21 000
Медицинские препараты (тон)	21 306	640	3 345	533	2 910	680
Телевизоры (10,000 штук)	103	3 219	107	4 407	68	2 782
Ковры (100m ²)	41	15	128	40	1 376	353
Кожаная обувь	Нет данных	450 790	Нет данных	37 100	Нет данных	88 888

Подготовлено по материалам ежегодника Синьдзянь-Уйгурского автономного округа за 2005, 2006гг.

Таблица 4.1.3-14b Основные товары импортируемые Синьдзянь-Уйгурским автономным округом в 2003-2005 гг

(Ед.изм: 10,000 долларов США)

Основные импортные товары	2003		2004		2005	
	Количество	Стоимость	Количество	Стоимость	Количество	Стоимость
Древесина (тон)	4,962	592	2 243	270	3 097	431
Листовая сталь (10,000 тон)	102	35 119	53	24 232	30	17 110
Бумага и бумага в рулонах (10,000м ³)	10 011	573	871	75	765	66
Бревна (10,000м ³)	11	791	11	846	9	703
Агрохимическая продукция (тон)	73	56	77	47	92	57
Химические удобрения (10,000 тон)	15	1 962	31	4 889	36	7 103
нефть (10,000 тон)	29	4 692	39	8 567	76	32 085
Нефтепродукты (10,000 тон)	16	2 079	16	3 538	16	4 148
Шкуры лошадиные и КРС (тон)	11 746	1 404	27 545	3 352	27 631	3 535
Мед. Оборудование и комплектующие	-	2 173	-	2 136	-	2 237

Подготовлено по материалам ежегодника Синьдзянь-Уйгурского автономного округа за 2005, 2006гг.

Основные партнеры Синьдзянь- Уйгурского автономного округа

Что касается основных торговых партнеров (по экспорту и импорту) Синьдзянь- Уйгурского автономного округа, то Казахстан имеет наибольшую долю (за 2005г.) -63,15%, затем идет Киргизия (9,40%), Россия (2,95%) и Азербайджан (2,06%) (см. таблицу 4.1.3-15). Для Синьдзянь- Уйгурского автономного округа, Казахстан является наиболее важным партнером в Центральной Азии и соседних государствах. Доля ЕС составляет всего 3,04% от общего объема торговли. Кроме того, в Центральной Азии, не считая Киргизии, доля остальных стран составляет соответственно: для Узбекистана – 1,74%, Таджикистана 1,25%, Туркменистана – 1,7% и Украины-0,08%. Причем доля Ирана на Ближнем Востоке составляет всего 0,016% торговли транзитными грузами через Казахстан и является все еще не столь значительно.

(Ед. изм. 10,000долларов США)

Таблица 4.1.3-15 Синдзянь-Уйгурский автономный округ Основные торговые партнеры по экспорту и импорту (2003-2005гг.)

Регион	Крупные страны	2003			2004			2005		
		Экспорт	Импорт	Всего	Экспорт	Импорт	Всего	Экспорт	Импорт	Всего
Европа, итого	Казахстан	186 508	180 188	366 696	245 267	205 821	451 088	418 152	247 735	665 887
	Киргизия	127 293	127 320	254 613	178 166	328 607	506 773	304 203	197 360	501 563
Центральная Азия и Ближневосточные страны	Россия	16 266	6 828	23 094	35 771	46 206	81 977	64 591	10 095	74 686
	Азербайджан	5 460	21 993	27 453	4 789	22 314	27 103	5 931	17 469	23 400
ЕС	Узбекистан	15 222	15 222	30 444	9 046	9 050	18 096	16 298	33	16 331
	Таджикистан	799	2 974	3 773	1 648	8 576	10 224	4 148	9 684	13 832
Прочие	Туркменистан	329	544	873	2 264	3 088	5 352	9 018	913	9 931
	Украина	2 397	75	2 472	236	359	595	1 259	96	1 355
Азия	Италия	88	1 127	1 215	148	313	461	323	323	646
	Германия	7 540	6 786	14 326	4 393	10 409	14 802	4 204	1 213	5 417
Ближний Восток	Великобритания	2 356	5 770	8 126	1 978	8 826	10 804	2 036	4 985	7 021
	Швейцария	1 723	847	2 570	1 507	2 401	3 908	1 146	1 153	2 299
Прочие	Франция	593	595	1 188	711	1 995	2 706	552	1 347	1 899
	Нидерланды	1 459	1 849	3 308	515	1 829	2 344	801	1 272	2 073
Азия	Иран	975	237	1 212	1 022	1 365	2 387	612	243	855
	Сингапур	4 008	3 243	7 251	3 073	5 750	8 823	3 030	1 549	4 579
Ближний Восток	Израиль	51 110	21 317	72 427	39 965	18 351	58 316	69 235	13 799	83 034
	ОАЭ	834	316	1 150	844	565	1 409	988	239	1 227
Прочие	Кувейт	174	56	230	551	103	654	1 242	30	1 272
	Ливан	249	249	498	479	479	958	2 309	8	2 317
Азия	Иордания	203	533	736	207	231	438	117	487	604
	Тунис	99	64	163	61	220	281	107	39	146
Прочие	Индонезия	35	35	70	56	56	112	85	85	170
	Япония	29	29	58	44	44	88	24	24	48
Восточная и Юго-восточная Азия	Турция	104	71	175	142	167	309	279	187	466
	Вьетнам	249	249	498	479	479	958	2 309	8	2 317
Прочие	Пакистан	25 067	472	25 539	16 159	156	16 315	34 188	87	34 275
	Япония	4 176	10 942	15 118	5 664	3 335	9 000	5 084	3 763	8 847
Восточная и Юго-восточная Азия	Гонконг	7 194	120	7 314	4 596	67	4 663	8 058	28	8 086
	Южная Корея	3 029	1 590	4 619	2 160	2 516	4 676	1 960	3 038	4 998
Прочие	Таиланд	1 487	518	2 005	494	369	863	1 149	113	1 262
	Индонезия	8 181	6 635	14 816	8 029	10 622	18 651	13 645	5 780	19 425
Восточная и Юго-восточная Азия	Вьетнам	11 189	9 254	20 443	11 742	13 245	24 987	9 279	18 443	27 722
	Южная Корея	2 666	9 825	12 491	1 617	18 463	20 080	1 765	6 975	8 740
Прочие	Индонезия	1 316	2 349	3 665	808	1 124	1 932	523	1 563	2 086
	Итого по всему миру	254 221	222 977	477 198	304 658	258 905	563 563	504 024	290 165	794 189

Подготовлено по материалам ежегодника Синдзянь-Уйгурского автономного округа за 2005, 2006гг. (в данной литературе Казахстан представлен в категории Европейских стран)

Прочие регионы (Провинция Хенань, Провинция Шаньси, Провинция Ганьсу вдоль китайского транспортного коридора)

Показатели торговли по другим провинциям пролегающим вдоль китайского транспортного коридора (за 2004г.) представлены ниже (см. таблицу 4.1.3-16)

Таблица 4.1.3-16 Объемы торговли провинции Хенань, Шаньси и Ганьсу

(Ед. Изм.: млн. долларов США)

Провинция	2004 г			2005г.		
	Экспорт	Импорт	Всего	Экспорт	Импорт	Всего
Хенань	4176	2437	6613	5100	2635	7736
Шаньси	2396	1245	3641	3075	1501	4576
Ганьсу	996	766	1762	1540	1090	2631

Подготовлено по материалам Статистического ежегодника за 2006 по каждой провинции

Кроме того, основными направления торговли и источники импорта по каждой провинции представлены ниже в таблице 4.1.3-17). Основными торговыми направления для каждой провинции является Восточно-Азиатские прибрежные страны, такие как Япония и Южная Корея, США и Европейские страны. Экспортные товары в основном перевозятся морем в страны с относительно высокой покупательной способностью, в связи экспорт с Казахстаном и другими Центрально-Азиатскими государствами отсутствует.

Таблица 4.1.3-17 Основные направления экспорта из провинций находящихся вдоль китайского транспортного коридора

Провинция	Экспортное направление/виды товаров (2005г.)
Хенань	США(770млн.долларовСША), Япония (445 млн.долларовСША), Ю.Корея (491млн.долларовСША); Основная продукция экспорта: Недрагоценные металлы и прочая продукция (1,225 млн.долларовСША), Химическая продукция (542млн.долларовСША), Обувь(338 млн.долларовСША)
Шаньси	США (447 млн.долларов), Япония (280 млн.долларовСША), Германия(197 млн.долларовСША); Основная продукция экспорта: минеральные ресурсы (632 млн.долларовСША), Фрукты(191 млн.долларовСША), Химическая продукция (117 млн.долларовСША)
Ганьсу	Ю.Корея (225 млн.долларовСША), Япония (191 млн.долларовСША), США (155 млн.долларовСША); Основная продукция экспорта: Подшипники(630 млн.долларовСША), овечьи шкуры (689 млн.долларовСША), Олово(432 млн.долларовСША), Обувь(338 млн.долларовСША)

Провинция	Страны импортеры продукции в провинции (2005г.)
Хенань	Не имеется
Шаньси	Япония (241 млн.долларовСША), США (235 млн.долларовСША), Германия (214 млн.долларовСША)
Ганьсу	Австралия (562 млн.долларовСША), Чили (201 млн.долларовСША),Германия (175 млн.долларовСША)

Подготовлено по материалам Статистического ежегодника за 2006г. по каждой провинции
(Ссылка: Структура торговых пунктов Казахстан-Китай)

JETRO детализировано изучил торговые пункты (экспорт и импорт) и обозначил оценку между Казахстаном и Китаем (включая Синьцзянь Уйгурский автономный округ) на 2003-2005 годы. Это показано в Приложении 4.1.3-1.

(3) Текущее состояние торговли из Китая в Европу с участием Казахстана

3,730,000 ТЕУ (двадцатифутовый эквивалент) груза⁸ перевезено по морю из Китая в Европу в 2005г. После транспортировки по морю крупнейшие европейские порты (Роттердам в Голландии, Гамбург в Германии и т.д.) данные товары перевозятся в европейские страны морем или наземным транспортом. В настоящее время морские перевозки товаров из Китая в Европу выигрывают за счет относительно недорогой стоимости транспортировки, точный период транспортировки (около 30 дней) и большого и стабильного пространства под грузовые места (6,000 ТЕУ/на контейнеровоз). По сравнению с транспортировкой из Китайских береговых центров в Европейские порты, такие как Роттердам и Гамбург, транспортный коридор Китай-Казахстан-Европейские порты не является столь таким привлекательным. (Детальное объяснение сделано в последующем 4.2)

(4) Азербайджано-Казахстанская Торговля (включая транзит товаров ч/з Казахстан)

Азербайджан с численностью населения примерно 8,46 млн. человек (в 2005г.) достиг экономического роста (ВВП) с показателем 26,4% в 2004-2005гг.. Что касается отраслевой структуры, производство ориентировано на изготовление нефтепродуктов и составляет 48,6% ВВП, в сфере услуг данный показатель составил 10,4%, строительстве 9,8% и сельском хозяйстве 7,8%. Общий объем экспорта из Азербайджана в 2004г. оценивается в 3,614 млн. долларов США и общий объем импорта составил 3 504 млн. долларов США⁹. Сумма экспорта и импорта дает общий объем торговли в размере 7 118 млн. долларов США. Основную группу экспортируемых товаров составили минеральные ресурсы -82,3% всего экспорта. Вторым по величине видом продукции является строительное оборудование, такое как геодезические приборы, и т.д., что составило всего 4,0%. Таким образом, структура экспорта ограничивается узкой специализацией. В импорте присутствует более широкая разновидность товаров, где основную часть импортируемых товаров в 2004 г. составили производственное и электро-оборудование (30,6%), благородные металлы (17,4%), продукты переработки минеральных ресурсов (14,5%) и овощи (6,6%) и т.п. Относительно направлений экспорта товаров из Азербайджана, страны ЕС (15 стран) составляют 50,98% (2004г.), затем идут страны СНГ 17%. За последние 5 лет (1999-2004) доля экспорта из Азербайджана в Казахстан остается примерно одинаковой (0,4% в 1995, 0,3% в 2004г.). По источникам импорта выделяются страны ЕС (15 стран) и СНГ и на их долю приходится 34%. За последние 5 лет (с 1999-2004гг.), доля импорта из Казахстана достаточно сильно возросла с 2,4% до 6,8%. Импорт из Центрально-азиатских республик (а именно Казахстана, Киргизии, Таджикистана,

⁸) Данные взяты Mitsui O.S.K. Lines (Kaiunshikyoku 2006)

⁹) Цифры приведены в издании АБР «Центральная Азия: Увеличение доходов от торговли посредством Региональной Кооперации во внешнеторговой политике, Транспорте и Таможенном транзите»

Узбекистана) увеличился с 3.7% до 9.1%. В отношении торговли между Азербайджаном и Китаем, доля экспорта в 2004 г. составляла всего лишь 0,9% тем не менее, доля импорта относительно высокая и составила 4,2 %.

(5) Ирано-Казахстанская Торговля (включая транзит товаров ч/з Казахстан)

Экспорт

Основным видами экспортируемых товаров, кроме нефти, стали товары промышленного назначения, например химическая продукция и т.д., которые составили 63,34% общего экспорта (не включая экспорт нефти). Сельскохозяйственная продукция и изделия традиционных ремесел такие фрукты и ковры и т.д. которые составили 25.77% (см. таблицу 4.1.3-18).

Таблица 4.1.3-18 Экспортные товары и стоимость

(ед.изм:млн. Долларов США)

Экспортная продукция	2000/01	2001/02	2002/03	2003/04	2004/05	2004/05 Доля (%)
Сельхоз продукция и традиционное ремесло	1466	1603	1724	1987	1952	25,77
Ковры	620	553	514	573	490	6,47
Фрукты (сушеные и свежие)	504	666	779	985	893	11,79
Кожа и кожаные изделия	79	69	82	64	91	1,20
Икра	39	39	22	33	22	0,29
Упаковочные материалы	30	27	28	66	53	0,70
Тмин	9	6	12	70	12	0,16
Прочие	185	243	287	195	391	5,16
Металлы	38	77	32	174	96	1,27
Промышленная продукция	2259	2543	2852	3268	4799	63,34
Моющие средства и мыло	39	41	57	44	53	0,70
Химическая продукция	110	1053	837	1018	1732	22,86
Обувь	65	95	71	54	47	0,62
Медь, листовая медь медь, проволока и др.	85	73	72	214	113	1,49
Готовая одежда	85	70	71	208	85	1,12
Стройматериалы: цемент, камень, плитка и др.	95	104	97	80	123	1,62
Транспортные механизмы	39	50	38	105	90	1,19
Железо	301	278	350	318	926	12,22
Газ	194	431	282	371	...	0,00
Прочие	1246	348	978	857	1630	21,52
Другие	418	341	663	1326	728	9,61
Итого	4181	4565	5271	6636	7576	

Исламская Республика Иран: Статистическое приложение, Отчет МВФ по странам 06/129, 23 февраля 2006г. (источник; Центральный банк Ирана)

Основными направлениями экспорта товаров являются (не включая нефть и нефтепродукты) ОАЭ (16,18%), Индия (6,24%), Япония (4,53%), Германия (4,30%) и Италия (4,08%). Среди Центрально-азиатских государств доля экспорта из Ирана составляет 3,38% в Азербайджан, в то время как доля остальных составляет менее 2%. Доля России составляет только 1.9%, а Китая 3.51% (смотри таблицу 4.1.3-19).

Таблица 4.1.3-19 Торговые показатели по экспортным направлениям (кроме нефти и нефтепродуктов)

(Ед.изм: млн.долларовСША)

	2000/01	2001/02	2002/03	2003/04	2004/05	2004/05 Доля (%)
США	99	108	132	138	100	1,32
Япония	127	239	237	360	343	4,53
Германия	354	313	289	347	326	4,30
Франция	45	59	35	36	49	0,65
Италия	191	192	157	170	309	4,08
ОАЭ	444	641	754	916	1226	16,18
Саудовская Аравия	88	68	93	128	236	3,12
Кувейт	74	106	135	126	179	2,36
Пакистан	65	87	142	138	132	1,74
Турция	166	58	103	111	128	1,69
Азербайджан	249	314	250	307	256	3,38
Армения	50	53	62	101	149	1,97
Туркменистан	87	76	88	136	94	1,24
Узбекистан	81	83	70	76	76	1,00
Украина	99	142	28	25	23	0,30
Россия	69	59	73	95	144	1,90
Индия	153	187	189	296	473	6,24
Ю.Корея	74	50	20	46	132	1,74
Таиланд	53	44	39	7	33	0,44
Китай	170	177	198	232	266	3,51
Гонконг	49	73	64	72	111	1,47
Тайвань	52	53	61	75	97	1,28
Сингапур	43	44	66	75	75	0,99
Испания	53	78	99	101	160	2,11
Бельгия	45	28	27	29	139	1,83
Прочие	1201	1237	1861	2494	2318	30,60
Итого	4181	4565	5271	6636	7576	100,00

МВФ «Исламская Республика Иран: Статистическое приложение, Отчет МВФ по странам 06/129, 23 февраля 2006г.» (источник; Центральный банк Ирана)

(Примечания) Финансовый год с апреля по март

Импорт

Основными импортируемыми товарами являются сырьевые материалы и промышленная продукция, такая как промежуточная продукция производства, составляющая 47,75% от общего импорта не включая нефть). Кроме того средства производства (заводы и т.п.) составили 34.21% (смотри таблицу 4.1.3-20).

Таблица 4.1.3-20 Импортируемые товары и стоимость

(Ед.измер: млн долларов США)

Импорт	2000/01	2001/02	2002/03	2003/04	2004/05	2004/05 Доля (%)
Сырьевые и промежуточная продукция	7402	8228	9765	12187	16898	47,75
Промышленная продукция	6091	6529	7329	9543	12004	33,92
Продукция минерального происхождения	330	578	1067	1319	3044	8,60
Строительство	438	502	535	753	873	2,47
Услуги	329	426	650	336	436	1,23
Сельское хоз-во	214	193	184	235	542	1,53
Средства производства	4834	7127	9668	11226	12105	34,21
Промышленность и добывающая промышленность	3594	6117	8020	...	...	
Услуги	1122	863	1375	...	...	
Сельское хозяйство	118	147	273	...	...	
ТНП	2112	2270	2842	3185	6386	18,05
Прочие	0	1	0	0	0	0,00
Всего	14347	17626	22275	26598	35389	

МВФ «Исламская Республика Иран: Статистическое приложение, Отчет МВФ по странам 06/129, 23 февраля 2006г.» (источник; Центральный банк Ирана)

Основными источниками импорта явились (2004) явились ОАЭ (17.22%), Германия (12.66%), Франция (7.30%) и Италия (6.87%) (см табл. 4.1.3-21). Из центрально-азиатских стран, доля Казахстана составила лишь 0,65% в то время как доля Российского импорт составила 2,65%. В то же время доля Китая составила 5,83% (2004/05). Принимая во внимание тот факт, что доля импорта Китайских товаров в Иран в 2000/2001 составила 3,95% от всего импорта, то показатель импорта из Китая постепенно растёт.

Таблица 4.1.3-21 Торговые показатели по источникам импорта

(Ед.измер: млн долларов США)

	2000/01	2001/02	2002/03	2003/04	2004/05	2004/05 Share (%)
Япония	684	787	714	997	951	2,69
Германия	1504	1807	3777	3042	4481	12,66
Англия	510	666	769	888	1030	2,91
Франция	617	1109	1318	2262	2585	7,30
Италия	856	996	1389	1677	2432	6,87
Канада	477	383	199	204	189	0,53
ОАЭ	1154	1633	2152	3536	6093	17,22
Россия	920	914	874	1098	868	2,45
Казахстан	345	270	262	285	230	0,65
Турция	233	291	369	518	724	2,05
Ю.Корея	737	958	894	1315	1871	5,29
Индия	254	561	717	883	1221	3,45
Китай	565	887	1046	1541	2062	5,83
Таиланд	228	108	123	231	354	1,00
Индонезия	156	92	103	128	188	0,53
Сингапур	155	159	321	443	600	1,70
Бразилия	538	896	843	833	729	2,06
Аргентина	304	319	95	0	13	0,04
Австралия	403	455	357	205	123	0,35
Испания	343	308	300	340	353	1,00
Швейцария	327	435	1989	866	1441	4,07
Швеция	310	377	350	674	1046	2,96
Бельгия	426	440	396	517	724	2,05
Австрия	277	239	252	345	648	1,83
Нидерланды	270	346	308	420	531	1,50
Прочие	2438	2978	3072	3348	3901	11,02
Итого	14347	17626	22275	26598	35389	100,00

МВФ «Исламская Республика Иран: Статистическое приложение, Отчет МВФ по странам 06/129, 23 февраля 2006г.» (источник; Центральный банк Ирана)

(Примечания) Финансовый год с апреля по март. Стоимость импорта =цена СИФ +накладные расходы

JETRO (Японская Внешнеторговая Организация) провела детальное исследование перечня и стоимости торговли (экспорт и импорт) между Ираном и Китаем (включая Синцзянь-Уйгурский Автономный Округ) за 2003 – 2005. Эти данные представлены в Приложении 4.1.3-2.

(6) Торговля Япония-Казахстан (включая транзит товаров ч/з Казахстан)

Торговля между Японией и Казахстаном в 1992г. в денежном эквиваленте оценивалась в 41 млн. долларов США (экспорт из Японии составлял 27 млн. долларов США, импорт из Казахстана 13 млн. долларов США) однако этот показатель к 2005 г. возрос до 513 млн. долларов США (экспорт из Японии составил 178 млн. долларов США, импорт из Казахстана: 336 млн. долларов США). Стоимость импорта таким образом увеличилась в 12.5 раз за данный период. В нынешней торговле

между Японией и Казахстаном основным экспортным товаром остаются механизмы и оборудование, и особенно подержанные легковые автомобили, которые составляют 68,7% от общего экспорта. Вторым видом продукции являются металлы и продукция металлообработки которая находится далеко позади и составляет 10.3%. В импорте металлы и продукция переработки металла составляет 97,9% от общего импорта (см. таблицу 4.1.3-22а и б).

Таблица 4.1.3-22а Экспорт (из Японии в Казахстан)

(1,000 долларов США)

Наименование продукции	Ед.изм	2004		2005		
		Количество	Стоимость	Количество	Стоимость	Доля (%)
Химическая продукция			1027		1919	1,1
Металлы и продукция металлообработки	Тон	7465	18422	2485	18155	10,3
Машины и оборудование (включая автомобили)			159840		146675	82,8
	тон	10692	128054	20333	121635	(68,7)
Прочие			5392		9782	5,5
Общий экспорт			185024		177089	100,0

Таблица 4.1.3-22 б Импорт (из Казахстана в Японию)

(1,000 долларов США)

Наименование продукции	Ед.изм	2004		2005		
		Количество	Стоимость	Количество	Стоимость	Доля (%)
Пищевая продукция			105		254	0,1
Сырьевые материалы	Кг			1130	27	
минеральное топливо						
Химическая продукция			2477		2,076	0,6
Текстильная продукция			92		329847	90,9
Металлы и продукция металлообработки	тон	244201	241805	289495	11344	
Машины и оборудование			152		19	
Прочие			1010		4551	1,4
Общий импорт			245642		336766	100,0

Подготовлено по материалам Российской Восточно-Европейской ассоциации, Восточно-Европейская торговля России 2006, Ежемесячный обзор 6'

Экспорт подержанных автомобилей из Японии в Казахстан значительно возрос с 6,489 шт. в 2004г. до 16,970 шт. в 2005г. В частности, что касается количества автомобилей перевезенных контейнерами по (предположительно) железной дороге возросло с 5,276 ед. (2004г.) до 11,140 ед. (2005г), таким образом, рост составил 2.11 раза (см. табл. 4.1.3-23).

Таблица 4.1.3-23 Экспорт подержанных автомобилей из Японии

Страна	2004г		2005г.	
	Количество, ед	Машины отправленные контейнерами	Кол-во, ед.	Машины отправленные контейнерами
Россия	120 052	3 167	268 685	6 192
Новая Зеландия	135 006	8 078	132 645	7 384
ОАЭ	144 090	71 548	113 823	57 446
Чили	27 400	1 533	47491	13 800
Великобритания	57 006	2 693	31967	508
Ю.Африка	37 896	15 677	31415	12 543
Филиппины	32 942	22 298	21 497	10 499
Перу	21 834	66	19 522	439
Кения	16 929	945	18 322	405
Шри-Ланка	18 892	560	17 550	540
Малайзия	11 586	1261	15 544	1 252
Казахстан	6 489	5 276	16 970	11 140
Австралия	11 036	1 900	14 177	1 181
Кипр	20 127	6 032	12 708	3 935
Пакистан	2 370	1 018	11 780	4 627

(Бюллетень по перевозкам 27 февраля, 2006г. Источник: Обзор международной Ассоциации Автомобильных дистрибьюторов

Будущий перспективы экспорта подержанных автомобилей из Японии в Казахстан

Согласно оценки количество автомашин отправляемых контейнерами намного увеличилось в 2006г. Однако в ноябре 2006 г. президент Казахстана объявил о подготовке и представлении на рассмотрение в парламент закона о запрещении импорта автомобилей с правым рулем с января 2007г. и последующем запрете эксплуатации праворульных автомобилей в течении 3-х из-за участившихся случаев ДТП с участием таких автомобилей. Если данный закон пройдет через парламент, объем контейнерных перевозок из Японии значительно сократится.

(7) Япония – Узбекистан: транзит казахстанский товаров

Существующая торговля товарами между Японией и Узбекистаном проходит через Казахстан. В 1992 году торговля между Японией и Узбекистаном составила 21 млн.долл.США (экспорт из Японии: 12.9 млн.долл.США, импорт из Узбекистана: 8 млн.долл.США), а к 2005 году возросла до 160 млн.долл.США (экспорт из Японии: 36 млн.долл.США, импорт из Узбекистана: 125 млн.долл.США) (см. Таблицу 4.1.3-24 а и б). Фактически, за этот период большого прироста не наблюдалось, однако, увеличилась примерно на 8 порядков. По последним данным торговли между Японией и Узбекистаном, Япония в основном экспортировала машины и оборудование, что составляет 60.73% от всего экспорта, на втором месте по значимости – текстиль и продукция из текстиля (4.44%). Кроме того, относительно импорта из Узбекистана, это химикалии, доля которых составляет 14.73%, следующий – текстильная продукция с долей 2.6%.

Таблица 4.1.3-24а Экспорт (из Японии в Узбекистан)

(единица: 1,000 долл.США)

Наименование	единица	2004		2005		
		Кол-во	стоимость	Кол-во	стоимость	доля (%)
Текстиль и текстильная продукция			2,073		1,604	4.44
Химические продукты			102		259	0.72
Металлы и продукты из металла	тонна	27,395	12,458	1	297	0.82
Машины и оборудование			25,726		21,928	60.73
Другое			11,684		12,016	33.28
Всего экспорта			52,093		36,108	100.00

Таблица 4.1.3-24б Импорт (из Узбекистана в Японию)

(Единица: 1,000 долл.США)

Наименование	Единица	2004		2005		
		Кол-во	Стоимость	Кол-во	Стоимость	Доля (%)
Продукты			161		113	0.09
Сырье	Тонна	1,246	1,381	1,396	1,195	0.95
Химическая продукция			6,031		18,524	14.73
Текстильная продукция			5,035		3,218	2.56
Цветные металлы и минеральные продукты			-		68	0.05
Металлы и продукты из металлов			2,046		787	0.63
Машины и оборудование			63		44	0.03
Другие (реимпорт, специальная обработка таких, как золото и др.)			71,956		101,819	80.96
Всего импорта			86,698		125,768	100.00

Составлено в России Восточноевропейской Ассоциацией, 'Российско-восточноевропейская торговля 2006, Ежемесячный обозреватель 6'

(8) Торговля между Южной Кореей и Казахстаном (включая транзит товаров ч/з Казахстан)

Продукцией экспортируемой из Ю.Кореи через КНТК являются автозапчасти и комплектующие, электротехническая продукция. В частности, большое количество продукции из Ю.Кореи перевозится в Линьюньган, Чиньдао и Таньчинь, откуда они отправляются по железной дороге в Казахстан и Узбекистан, ж.д. транспортом. В особенности, что касается Узбекистана, где имеется сборочное производство автомобилей и большое количество запчастей и автокомплектующих перевозится контейнерами по Китайскому транспортному коридору (см. таблицы 4.1.3-25 а и б)

Таблица 4.1.3-25а Экспорт (из Южной Кореи в Узбекистан)

(Ед.изм.: млн.долл.США)

Год	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005
Общий объем экспорта	143,685	172,268	150,439	162,471	193,817	253,845	284,419
Казахстан	57	82	108	126	217	314	273
Доля Казахстана в экспорте (%)	0.040	0.05	0.07	0.08	0.11	0.12	0.095
Узбекистан	341	230	346	188	247	359	493
Доля Узбекистана в экспорте (%)	0.24	0.13	0.23	0.12	0.13	0.14	0.17

Таблица 4.1.3-25б Импорт (между Узбекистаном и Ю.Кореей)

(Ед.изм.: млн.долл.США)

Год	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005
Общий объем импорта	119,752	160,481	141,098	152,126	178,827	224,463	261,238
Казахстан	51	49	56	72	153	204	242
Доля Казахстана в импорте (%)	0.043	0.03	0.04	0.05	0.09	0.09	0.09
Узбекистан	208	104	137	97	79	77	29
Доля Узбекистана в импорте (%)	0.17	0.06	0.10	0.06	0.04	0.03	0.01

Источник: Ежегодник по Международной Торговле 2006

4.1.3.5 Анализ текущего и потенциального роста Казахстана

С целью построения системы логистического маркетинга в Казахстане, во-первых, необходимо выполнить следующие мероприятия: (1) изучить текущее и будущий экономический рост, особенно рост потенциала покупательной способности прямых и косвенных торговых партнеров (стран перевозящих продукцию транзитом через Казахстан). Необходимо всесторонне провести развитие логистической системы при определении целевых секторов промышленности для импорта и экспорта из этих стран и определить основных торговых партнеров Казахстана. В нижеприведенных параграфах представлено описание направления развития торговли в Казахстане.

(1) Руководство по развитию торговли Казахстана

Как было упомянуто в описании торговых тенденций, основной экспорт, который в настоящее время воздействует на логистику, это полезные ископаемые и продукты, сделанные из них, составляющие 96.96% всего количества экспорта на 2004 год (исключая экспорт природного газа и других пунктов). Зерновые культуры, сырой хлопок и шерсть составляют только 3.06% всего количества экспорта. По ценности, экспорт минеральных ресурсов и переработанные продукты из минералов, составляют 83% всей суммы. В действительности, зарубежные инвестиции в горнодобывающую промышленность (нефть и газовая промышленность, и т.д.) возросла на 1.84 раза с 4,566.6 млн.долл.США (2001) до 8,423.7 млн.долл.США (2004), и эта тенденция, вероятно, продолжится и в дальнейшем.

В связи с этими обстоятельствами, Правительство Казахстана (Министерство Индустрии и Торговли) сделало диверсификацию экспорта, продвигая, как основного объекта продаж, развитие и экспорт нефтяных и газовых ресурсов. Правительство Казахстана имеет целью продвигать больше

экспорта сырья (например, производство и экспорт, связанный с алюминиевыми продуктами из алюминия бокситов) и других, таких как зерновые культуры и сырой хлопок, и т.д.

Казахстан должен импортировать некоторые неконкурентные товары, типа электрического оборудования, станков, пищевые продукты, транспортные средства, и так далее, которые не производятся в Казахстане. В связи с этим устанавливается эффективное импортирование товаров по более низкой цене, за меньшее время перевозки и своевременная доставка. В частности, чтобы эффективно продвигать импорт наименований товаров, которые могут быть загружены в контейнер, необходимо построить эффективные средства для транспортировки, то есть эффективные установки для транспортировки контейнерного груза.

(2) Текущий экономический рост прямых и косвенных торговых партнеров Казахстана (Текущий экономический рост)

Оценка текущего экономического роста прямых и косвенных торговых партнеров Казахстана (стран перевозящих продукцию транзитом через Казахстан) является важным шагом чтобы изучить будущий подход к логистике в Казахстане. В нижеприведенной таблице даны показатели текущего экономического роста стран осуществляющих торговлю или имеющих потенциал в ведении торговли с Казахстаном.

(Страны окружающие Казахстан)

Среднегодовые показатели экономического роста стран окружающих Казахстан (2000-2004) составляют: Азербайджан 10.6%, Киргизия 4.5%, Таджикистан: 10.0%, Узбекистан: 4.8%, Россия: 6.1%, и Иран: 6.2%. Что касается близлежащих стран, среднегодовой экономический рост за тот же период составил для Турции 4,2%, Украины-8,6% и 6,8% в Беларуси Украине. Таким образом, каждая страна испытала высокий уровень экономического роста.

(Китай)

Китай обладает высоким потенциалом роста объемов торговли не только с Казахстаном, но и странами окружающим Казахстан, а так же с европейскими странами. Китай достиг необычайно высокого показателя среднегодового экономического роста составляющего 9,4% в период с 2000 по 2004 гг. Для Казахстана Китай является одной из стран с огромным потенциалом торгового роста. Как упоминалось ранее, Китай уже является важным партнером Казахстана по двусторонней (экспорт и импорт) и имеет 3-ю по счету долю -8,3% после ЕС (28,3) и России с(23,3%). Доля двусторонней торговли между Казахстаном и Китаем выросла с 5,8% в 1999г. до 8,3% в 2004 г. и ожидается что объем торговли между двумя странами будет и дальше расти. В частности в 2005г. Китайская Национальная Нефтяная Корпорация (CNPC) приобрела акции компании Petro Kazakhstan и приступила к транспортировке нефти по нефтепроводу между Казахстаном и Китаем (932км, 10 млн. тон в год)¹⁰. В результате, прогнозируется, что величина торговли между странами намного увеличится по сравнению с настоящим моментом.

¹⁰⁾ По данным Японской внешнеторговой организации «Китайская внешнеэкономическая стратегия на 11-летний план»

(Индикаторы китайской экономики)

- Основные индикаторы экономики (Макро)					
Показатель роста ВВП (Единица: %)					
Среднегодовой рост	1984-94	1994-04	2003	2004	2004-2008
ВВП	9.4	8.3	9.3	9.5	8.0
ВВП на душу населения	7.9	7.4	8.6	8.9	7.3
Экспорт (продукты, услуги)	8.1	17.3	26.8	28.4	14.4
2004-2008: оценка					
Показатели сектора ВВП (Единица: %)					
Сектор	1984	1994	2003	2004	
Сельскохозяйственный сектор	32.0	20.2	14.6	15.2	
Промышленность	43.3	47.8	52.2	52.9	
*производство	35.5	34.4	36.7	37.3	
Сектор услуг	24.7	31.9	33.2	31.9	
Итого	100%	100%	100%	100%	
ВВП (долл.США)	(256.1 млрд.)	(542.5 млрд.)	(1,418.3 млрд.)	(1,653.8 млрд.)	
Среднегодовой рост экономики по секторам (Единица :%)					
Сектор	Сектор	1994-04	2003	2004	
Сельскохозяйственный сектор	Сельскохозяйственный сектор	3.3	2.5	6.3	
Промышленность	Промышленность	10.0	12.7	11.1	
*Производство		10.1	14.9	13.2	
Сектор услуг	Сектор услуг	8.2	7.3	8.3	
Доля экспорта и импорта в ВВП (Единица: %)					
Торговля (экспорт, импорт)	1984-94	1994-04	2003	2004	
Доля экспорта в ВВП	4.0	3.3	2.5	6.3	
Доля импорта в ВВП	12.3	10.0	12.7	11.1	

Показатели Международного баланса оплат (Единица: млн.долл.США)

Наименование		1984	1994	2003	2004
Торговый баланс	(a) Экспорт товаров и услуг	29,039	137,378	485,003	655,827
	(b) Импорт товаров и услуг	29,183	127,210	448,924	606,543
	Различие (a)-(b)	-144	10,168	36,079	49,284
Прибыльный баланс	Чистый доход	1,534	-1,036	-7,838	-3,523
Транспортировочный баланс	Трансферт	442	1,337	17,634	22,898
Текущий баланс		1,832	10,469	45,875	68,659
Баланс капитала	Чистый баланс капитала	-2,363	20,058	71,148	137,705
Изменение в иностранном денежном резерве		531	-30,527	-117,023	-206,364

Состав экспорта и импорта торговли Китая (стоимость) (Единица: млн.долл.США)

Торговля	1984	1994	2003	2004
Всего экспорта	26,139	121,006	438,228	593,369
Продукты	3,232	10,015	17,533	18,870
Топливо	6,027	4,069	11,110	14,476
Производство	14,205	101,298	403,560	552,818
Всего импорта	27,410	115,614	412,760	561,423
Продукты	2,331	3,137	5,959	9,156
Топливо	139	4,035	29,214	48,003
Производство	7,245	51,467	192,869	252,624

* Экспорт и импорт: схема показывает предпочтительные пункты, таким образом, общие показатели не показывают полную картину экспорта и импорта

Состав экспорта и импорта торговли Китая

(Проявление индекса: полученные суммы в 1984 году, начиная со 100)

Торговля	1984	1994	2003	2004
Всего экспорта	100	463	1,677	2,270
Продукты	100	310	542	584
Топливо	100	68	184	240
Производство	100	713	2,841	3,892
Всего импорта	100	422	1,506	2,048
Продукты	100	135	256	393
Топливо	100	2,903	21,017	34,535
Производство	100	710	2,662	3,487

По определению Всемирного Банка, Китай

(Европа и США)

Среднегодовой показатель экономического роста основных торговых партнеров Казахстана (за 2000-2004г) составляет: для Нидерландов -5,2%, Франции- 1,5%, Франция-1,5%, Италия -0,8%, Швейцария- 0,6%, Германия-0,6%, США – 2,3%. В отличии от развивающихся государств, эти страны имеют стабильный экономический рост и обладают твердой покупательной способностью и являются важными торговыми партнерами Казахстана и близлежащих государств. Это подтверждается что доля Европы составляет 28.3% во всей торговле с Казахстаном (за 2004г.) и США – 6,7%

(Япония и Ю.Корея)

Среднегодовой показатель экономического роста (2000-2004гг) составил для Японии 0,9% и 4,2% в Ю.Корее. В последнее время экономика Японии стабилизировалась, и экспорт в Казахстан значительно увеличился в основном в области автомобилей. К тому же, Ю.Корея увеличивает экспорт, в основном поддержанных автомашин, в Казахстан и грузы в основном составляют автокомплектующие и запчасти в Узбекистан (транзитом через Казахстан).

Платежеспособность

В настоящее время национальный доход на душу населения в основных торговых партнерах Казахстана (Россия, Центральные Азиатские государства, и т.д.) ниже по сравнению с другими развитыми странами, как показано ниже. Это указывает на то, что, даже если и ожидается высокий экономический рост в Казахстане и соседних странах, абсолютное количество и ценность торговли ограничены. Этот факт очевиден при зависимости Казахстана в экспорте товаров для стран Европы и США, где покупательская способность высокая. Однако, Китай обладает скрытым грузом предназначающемся для Европы, который может пройти через территорию Казахстана. Кроме того, Азербайджан и другие окружающие страны Казахстана понимают, что Китай – массивный и привлекательный рынок. Таким образом, если железнодорожная система эффективной перевозки товаров через Казахстан будет создана, возможно, взаимная торговля между Китаем и Европой будет развиваться. (см. Таблица 4.1.3-26)

Таблица 4.1.3-26 Основные торговые партнеры (2004), Национальный прирост на душу населения в Казахстане

Страна	Национальный прирост на душу населения	Страна	Национальный прирост на душу населения
Казахстан	2,250	Турция	3,750
Азербайджан	940	Япония	37,050
Кыргызстан	400	Южная Корея	14,000
Таджикистан	280	Швейцария	49,600
Туркменистан	N/A	Италия	26,280
Узбекистан	480	Франция	30,370
Россия	3,400	Великобритания	33,630
Китай	1,290	США	41,440
Иран	2,320		

Подготовлено посредством данных каждой страны в Показателях Развития Всемирного Банка

Будущий потенциал экономического роста прямых и косвенных партнеров Казахстана
Потенциал экономического роста основных торговых партнеров окружающих Казахстан представлен рядом организаций (правительственными и донорскими и др.). Ниже представлены показатели будущего роста на основании данных от МВФ. (Давать прогноз долгосрочного экономического роста при условиях политической, экономической и социальной неопределенности

очень трудно и таким образом прогнозы большинства организаций ограничены кратко- или среднесрочным анализом)

Прогнозируется что Казахстан будет поддерживать высокий экономический рост более чем 8% в 2007 году. Высокие показатели экономического роста так же прогнозируются и для близлежащих стран. По азиатскому региону, согласно прогнозу, экономический рост в 2007г. составит как минимум 8%. Что касается Европы и Америки прогнозируется, что в этих странах сохранится существующий стабильный экономический рост (см. таблицу 4.1.3-27).

Таблица 4.1.3-27 Показатели экономического роста Казахстана и его основных торговых партнеров (2000-2004)

(Единица: %)

Страна	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007
Казахстан	13.5	9.8	9.3	9.6	9.4	8.0	8.3
Азербайджан	8.3	9.1	10.0	10.1	9.9	9.5	9.0
Киргизия	3.7	7.5	6.7	5.6	5.9	5.3	5.0
Таджикистан	6.5	8.1	10.4	10.2	24.3	26.2	22.9
Туркменистан	5.3	-	7.0	7.0	-0.6	5.0	5.5
Узбекистан	10.2	9.1	10.2	10.6	6.7	8.0	6.0
Грузия	20.4	15.8	17.1	17.2	9.6	6.5	6.0
Армения	4.1	3.1	1.5	7.4	7.0	7.2	5.0
Афганистан	4.7	5.5	11.1	6.2	7.7	6.4	5.0
Россия	9.6	13.2	13.9	10.1	13.9	7.5	6.0
Китай	-	28.6	15.7	8.0	13.8	11.7	10.6
Иран	5.1	4.7	7.3	7.2	6.4	6.0	5.8
Япония	0.4	0.1	1.8	2.3	2.7	2.8	2.1
Южная Корея	3.8	7.0	3.1	4.6	4.0	5.5	4.5
ЕС	1.9	0.9	0.7	2.1	1.3	2.0	1.9
США	0.8	1.6	2.7	4.2	3.5	3.4	3.3

Подготовлено по материалам МВФ «Мировой Экономический обзор апрель 2006г. Статистические приложение (Оценка на 2006 и 2007гг)

4.1.4 Международная Логистика

(1) Существующие условия в Китае

Невозможно измерить величину влияния Китая на мировую торговлю и международную логистику. В рамки данного проекта не входит описание целой картины активности Китая в сфере международной логистики. Наблюдения ограничиваются той сферой, где активность Китая имеет непосредственное влияние на транзитные грузоперевозки Казахстана, Центральной Азии и других стран.

Основными торговыми партнерами Китая являются следующие страны. Европа (ЕС) – самый крупный торговый партнер Китая. Казахстан занимает двадцатое место среди партнеров-экспортеров, объем экспортируемой продукции составляет 3134 млн. Евро.

Таблица 4.1.4-1 Основные торговые партнеры Китая в 2005 году

Основные импорт партнеры				Основные экспорт партнеры				Основные торговые партнеры			
	Страна	Млн.Евро	%		Страна	Млн.Евро	%		Страна	Млн.Евро	%
1	Мир	470,673	100,0%	1	Мир	599,460	100,0%	1	Мир	1,070,133	100,0%
2	Япония	80,756	17,2%	2	США	131,298	21,9%	2	ЕС	174,753	16,3%
3	Корея	61,791	13,1%	3	ЕС	115,627	19,3%	3	США	170,680	15,9%
4	ЕС	59,127	12,6%	4	Гонконг	100,076	16,7%	4	Япония	148,352	13,9%
5	США	39,381	8,4%	5	Япония	67,597	11,3%	5	Гонконг	109,908	10,3%
6	Малайзия	16,163	3,4%	6	Корея	28,227	4,7%	6	Корея	90,017	8,4%
7	Сингапур	13,287	2,8%	7	Сингапур	13,436	2,2%	7	Сингапур	26,723	2,5%
8	Австралия	12,979	2,8%	8	Россия	10,619	1,8%	8	Малайзия	24,697	2,3%
9	Россия	12,769	2,7%	9	Канада	9,370	1,6%	9	Россия	23,388	2,2%
10	Таиланд	11,248	2,4%	10	Австралия	8,894	1,5%	10	Австралия	21,873	2,0%
11	Филиппины	10,345	2,2%	11	Малайзия	8,534	1,4%	11	Таиланд	17,533	1,6%
12	С.Аравия	9,876	2,1%	12	Индия	7,183	1,2%	12	Канада	15,412	1,4%
13	Гонконг	9,832	2,1	13	ОАЭ	7,019	1,2%	13	Индия	15,045	1,4%
14	Бразилия	8,023	1,7%	14	Индонезия	6,727	1,1%	14	Филиппины	14,114	1,3%
15	Индия	7,861	1,7%	15	Таиланд	6,285	1,0%	15	Индонезия	13,503	1,3%
16	Индонезия	6,776	1,4%	16	Вьетнам	4,533	0,8%	16	С.Аравия	12,950	1,2%
17	Канада	6,042	1,3%	17	Мексика	4,450	0,7%	17	Бразилия	11,905	1,1%
18	Иран	5,463	1,2%	18	Бразилия	3,882	0,6%	18	ОАЭ	8,664	0,8%
19	Ангола	5,290	1,1%	19	Филиппины	3,769	0,6%	19	Иран	8,114	0,8%
20	Чили	3,973	0,8%	20	Турция	3,418	0,6%	20	Вьетнам	6,582	0,6%
	Оман	3,330	0,7%		Казахстан	3,134	0,5%		Мексика	6,240	0,6%

Источник: ВМФ

Ниже приведены объемы международных контейнерных грузопотоков, в которых направление Азия-Европа занимает второе место.

Таблица 4.1.4-2 Международные морские контейнерные грузопотоки в 2005 г.

Ед. изм.: млн. TEU

	Западное направление	Восточное направление	Итого
Транс Тихоокеанский маршрут	5.3	12.7	18.0
Азия/Европа	9.0	5.0	14.0
Трансатлантический маршрут	3.8	3.2	7.0
Остальные направления и внутренние маршруты			60.0
Итого			99.0

Источник: Торговая Палата США

Среди контейнерных грузопотоков Азия/Европа доля грузопотоков Китая занимает более 50%, а норма годового прироста продолжает находиться в пределах 10%. В настоящее время морские грузоперевозки являются доминирующим маршрутом между Азией и Европой. Международные операторы по контейнерным морским перевозкам значительно увеличили свой потенциал для удовлетворения спроса. Объем международных контейнерных грузоперевозок по железной дороге или автомобильным транспортом между Китаем и Европой является очень ограниченным.

Таблица 4.1.4-3 Модальное разделение: Контейнерные перевозки Китай/Европа

(Ед.изм.: млн. TEU)

	Китай/Европа	Европа/Китай	Итого
Морские	4.5	2.5	7.0
Ж/д	0.2	0.1	0.3
Автотранспорт (грузовой)	0.03	0.03	0.06

Источник: Торговая Палата США

Объем железнодорожных грузоперевозок (все виды, в том числе неконтейнерные грузы) между Китаем и странами Центральной Азии и СНГ в 2005 году составил около 2 миллионов тонн. Из них контейнерные грузоперевозки составили 0.53 млн. тонн. 60% грузов предназначены для Казахстана и остальной объем грузов (40%) предназначен для других стран и является транзитным.

Таблица 4.1.4-4 Пункты назначения ж/д грузов из Китая в 2005 году

(Единица: тонны)

Назначение	Вид	%
Казахстан	1,170,276	58,5%
Узбекистан	291,934	14,6%
Россия	246,046	12,3%
Таджикистан	154,688	7,7%
Туркменистан	49,507	2,5%
Кыргызстан	48,161	2,4%
Афганистан	23,501	1,2%
Азербайджан	13,892	0,7%
др.СНГ	2,208	0,1%
всего	2,000,213	100%

Источник: КТЖ

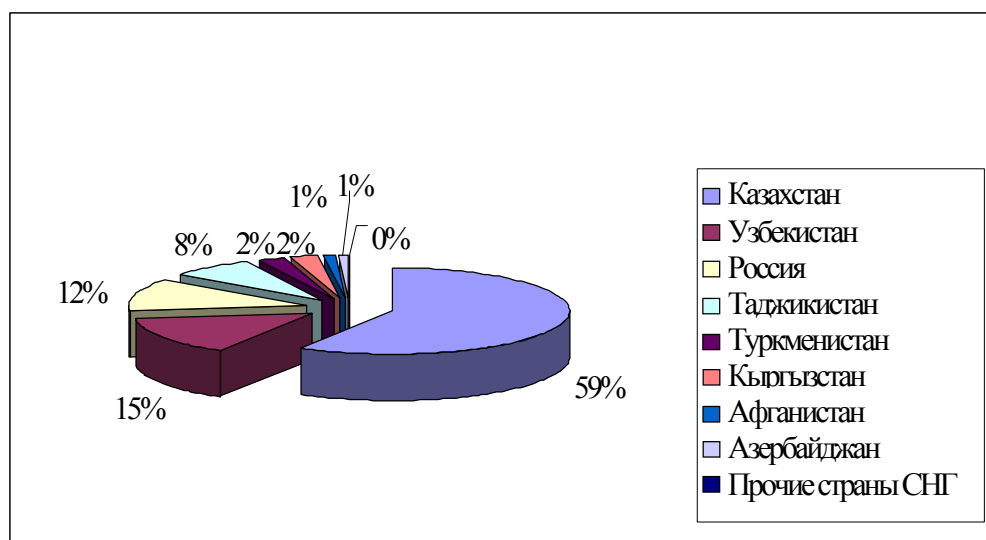


Рисунок 4.1.4-1 Пункты назначения ж/д грузов из Китая

Основными видами товаров, экспортируемыми из Китая по железной дороге, являются следующие товары. Наибольший объем товаров занимают контейнерные грузы.

Таблица 4.1.4-5 Основные товары, перевозимые по ж/д из Китая в 2005 г.

(Едизм.: кол-во вагонов и тонны)

Товары	Вагоны	Тонны
Контейнерные грузы	30,407	530,564
Кокс	7,984	441,565
Строительные материалы	4,440	237,064
Химические вещества	3,086	184,697
Металл/руды	5,507	159,746
Оборудование	3,629	87,661
Бензин	1,178	62,478
Продукты питания	1,365	79,673
ТНП	2,123	90,112
Зерно	48	2,863
Прочие	2,845	123,790
ИТОГО	62,612	2,000,213

Источник: КТЖ

Ниже приведены страны назначения ж/д контейнерных грузоперевозок из Китая.

Таблица 4.1.4-6 Пункты назначения контейнерных грузов из Китая в 2005 г.

(Единица: вагоны)

Контейнерный груз, предназначенный для вагонов		
Казахстан	15,845	52,1%
Узбекистан	10,231	33,6%
Россия	154	0,5%
Таджикистан	1,833	6,0%
Туркменистан	532	1,7%
Кыргызстан	1,521	5,0%
Афганистан	264	0,9%
Азербайджан	25	0,1%
др.СНГ	2	0,0%
всего	30,407	100%

Источник: КТЖ

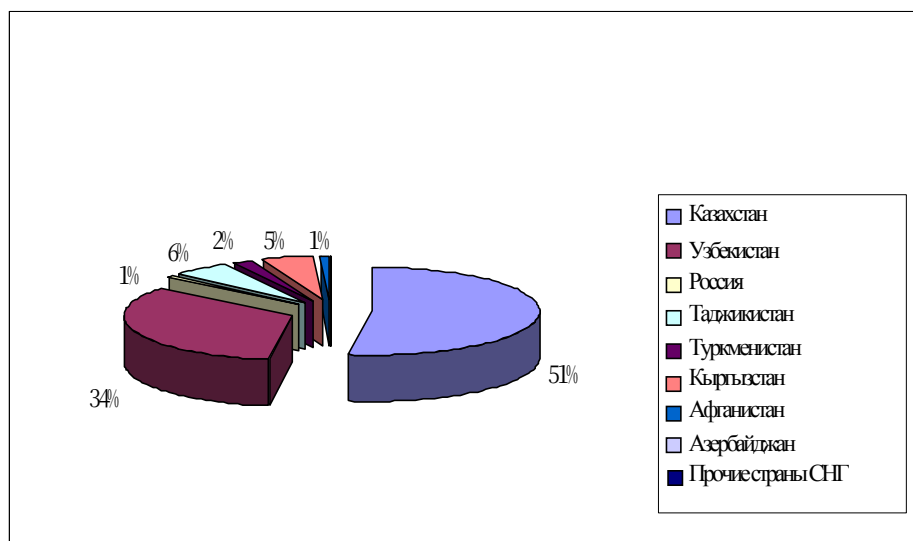


Рисунок 4.1.4-2 Пункты назначения контейнерных грузов из Китая

(2) Китайский Наземный Коридор

Данный маршрут соединяет прибрежные зоны Китая с западными регионами государства и далее со странами Центральной Азии. Маршрут может быть расширен, чтобы включить в себя страны Европы через Транссибирский железнодорожный маршрут. Маршрут был разработан в 1980-ые, а первый поезд, соединивший напрямую восточное побережье Китая с Центральной Азией, был пущен в 1992 году. Отправная станция на данном маршруте – Ляниниуганг, новый морской порт, специально основанный в 1980-ые годы как морские ворота Китайского Наземного Коридора. В настоящее время порт перерабатывает около 1 миллиона TEU контейнеров в год, и объемы ежегодно растут. Из всех контейнеров, обрабатываемых в порту Ляниниуганг, около 30 тысяч TEU являются грузами Китайского Наземного Коридора. Контейнеры для Китайского Наземного Коридора доставляются в порт из Кореи и Японии, а затем передаются на железную дорогу для наземной транспортировки в страны Центральной Азии. Большая часть грузов Китайского Наземного Коридора предназначена для Казахстана и Узбекистана. Лишь несколько контейнеров направляются в другие страны Центральной Азии. В настоящий момент на Китайском Наземном Коридоре нет существенных объемов грузоперевозок, предназначенных для Европейских стран.

Параллельно развитию западного региона Китая, ожидается, что дополнительные грузы будут исходить из территорий, расположенных вдоль Китайского Наземного Коридора.

(3) Автомобильные грузоперевозки между Казахстаном и Китаем

Объем грузоперевозок из Китая в Казахстан и далее является ограниченным. Большая часть грузопотоков проходит через пограничный пункт в Хоргосе. Ниже приведены объемы грузовых автоперевозок.

Таблица 4.1.4-7 Транзитные автомобильные грузоперевозки из Китая через Казахстан

(Единица: тонна)

Откуда	Куда	2001	2002	2003	2004	2005
Китай	Казахстан	31,763	186,222	287,308	307,076	227,818

Источник: Управление автомобильного транспорта, МТК

Ниже приведены объемы транзитных автомобильных грузоперевозок из Китая через Казахстан.

Таблица 4.1.4-8 Транзитные грузовые автоперевозки из Китая через Казахстан

(Единица: тонна)

Откуда	Куда	2001	2002	2003	1 ^{ое} полугодие 2004
Китай	Азербайджан	1,344	1,489	1,735	2,196
	Армения	796	632	538	329
	Афганистан	0	0	42	566
	Грузия	1,141	1,420	1,721	841
	Иран	225	0	213	1,045
	Кыргызстан	18,505	34,901	13,502	44,775
	Россия	35,800	31,655	20,513	6,271
	Таджикистан	3,597	13,553	34,967	14,055
	Туркменистан	302	1,004	1,307	6,102
	Узбекистан	11,101	11,438	1,107	2,744
	Украина	12,252	905	75	92
	Прочие страны	262	82	15	32
	ИТОГО	85,325	97,079	75,735	79,048

Источник: Центр анализа общественных проблем Казахстан

(4) Транзит грузов через Казахстан

Чтобы наладить и упростить грузопоток между Европой и Средней Азией, зафиксировано множество попыток различных правительств и международных организаций для создания транзитных международных коридоров. Это одна из ключевых задач и для правительства Казахстана, способствуя международному продвижению грузоперевозок, проходящих через страну, посредством коридоров.

Есть несколько железнодорожных коридоров, пересекающих территорию Казахстана:

Северный коридор:

Пекин-Алашанькоу/Достык-Алматы-Астана-Петропавловск-Брест-Берлин

Этот коридор соответствует фрагменту южной части транссибирского коридора и проходит через индустриально-развитые регионы Казахстана. Из всего объема транспортировки по

железнодорожным секциям этого коридора, приблизительно 40 - транспортировка экспорта/импорта, и около 10 - транспортировка транзита.

Центральный коридор:

(Ташкент-Сарыагаш-Ченгелды-Арыс-Кандыгаш-Озинки-Российская граница)

Этот коридор промышленно развит южным Казахстаном и непосредственно связан с центрально-азиатскими странами для грузоперевозок в/из России.

Восточный коридор:

(Пекин-Алашанькоу/Достык-Арыс-Ташкент-Чарджоу-Тегеран-Истамбул)

Этот коридор проходит через южную часть страны и, непосредственно, соединяет центрально-азиатские страны через территорию Турции.

ТРАСЕКА

(Пекин-Алашанькоу/Достык-Алматы-Актау-Баку-Поти)

Этот коридор является частью коридора TRACECA и проходит через страну в восточном/западном направлении. Главный маршрут TRACECA проходит через Узбекистан и Туркменистан.

Север-Юг

(Санкт-Петербург-Астрахань-Атырау-Актау-Ноушахр-Бандар Аббас-Мунбай)

Этот коридор развит Россией и Ираном и есть много возможностей увеличить объем транзита груза через Казахстан, соединяя восточные/западные коридоры.

Дорожная система в Казахстане включает некоторые части основных международных дорожных коридоров в Евразийском регионе. Правительство Казахстана ставит приоритетом обслуживание следующей части главных дорог в пределах территории.

1. Ташкент – Шымкент – Тараз – Алматы – Хоргос
2. Шымкент – Кызылорда – Актобе – Уральск – Самара
3. Алматы – Караганда – Астана – Петропавловск
4. Астрахань – Атырау – Актау – граница Туркменистана
5. Омск – Павлодар – Семипалатинск – Майкапчагай
6. Астана – Костанай – Челябинск – Екатеринбург

Исторически сложилось, что европейское понятие транспортного коридора – это попытка продвинуть и развивать грузоперевозки между Европой и Средней Азией. Но нынче восточный конец коридора двигался далее и преследовал границ Китая. Правительство Китая с его программой «Идем на Запад» продолжает обширную программу развития в западном направлении, включая Синьдзянь Урумчи. В дополнение к традиционным изделиям в регионе, таких как

сельскохозяйственные продукты и природные ресурсы, промышленные изделия будут в новью на этой территории. Значительный объем груза будет ожидаться для продвижения направления от Китая/Казахстана на запад. Так как эта территория расположена в средней части Китая, 3,500 км разделяют от главных внутренних потребительских территорий вдоль восточной береговой линии, соседние страны Центральной Азии – самый видный рынок для этой области. И в зависимости от развития сети транспортировки, есть большой потенциал расширения рынка далее, к европейским странам.

Этот потенциал полностью зависит от того, как развита логистика в данной области. Устанавливать эффективные транспортные коридоры и отправлять груз по этим направлениям – ключевой момент для поставленной цели. Казахстан и Китай и имеют длинную соприкасающуюся территориальную границу и поддерживают активные точки пересечения границы.

У Казахстана существует большая вероятность создания нового грузового потока, установив сильный восточный/западный коридор в стране.

Есть несколько других транспортных маршрутов, которые непосредственно конкурируют с теми транзитными коридорами.

1) Транссибирская железнодорожная линия (Сибирский Наземный Коридор)

Эта линия обеспечивает быстроту транзита между Дальним Востоком и Европой. Эта линия была запущена в начале 1970-х годов и быстро получила статус, как одного из главных маршрутов транспортировки между этими областями. Ее преимущества были описаны следующим образом:

- Транзит за кратчайшие сроки
- Низкая товарная стоимость и более меньшая стоимость, чем океанский маршрут
- Гибкая системы грузовой стоимости, океанского маршрута
- Отсутствие прекращения оказания услуг, вызванные рабочими спорами в портах

С конца 1970х гг. грузовой уровень этого маршрута значительно увеличился. В пиковый период, 1980-ые годы, ежегодный грузовой уровень достиг рекордной отметки в 110 тысяч TEU. Однако, после распада Советского Союза, объединенное управление этим маршрутом снизилось, общая Транспортные расходы была увеличена. Тем временем, из-за конкуренции среди линий отгрузки, грузовая стоимость океанского маршрута снизилась, и качество обслуживания улучшилось.

Океанские курьеры развивали внутреннее обслуживание транспортировки от главных европейских портов. При этих обстоятельствах, грузовая стоимость Сибирского маршрута начала показывать нисходящую тенденцию, и эта тенденция продолжается с тех пор. Ни на мгновение не возникло признака восстановления в доле торговли.

2) Глубокий морской маршрут через Суэцкий канал

В настоящее время, большинство грузов перемещающихся между Дальним Востоком и Европой используют водный морской маршрут через Суэцкий канал. У морского маршрута имеется много преимуществ перед наземными маршрутами. Главные преимущества заключаются в следующем:

- Постоянный и надежный график отгрузки
- Меньше риска потери и повреждения груза
- Меньше таможенных процедур и более низкие пошлины за обработку
- Ниже стоимость за транспортировку

Из-за конкуренции линий отгрузки, обслуживающих на морском маршруте, стоимость на транспортировку океаном становится ниже, и эта тенденция, как ожидается, еще продержится некоторое время. Увеличение размеров судов также сказывается на масштабах расчета, и это предоставляет достаточное пространство для транспортировки для торговли.

4.2 Анализ Конкурентоспособности Маршрутов с Транс-Казахстанским Маршрутом

4.2.1 Общее

Чтобы укрепить и стимулировать развитие транспортных коридоров, проходящих через Казахстан, необходимо выполнить анализ и сравнить существующие условия конкурентоспособных коридоров, окружающих Казахстан.

При анализе использовалась следующая ситуация торговых отношений и методология:

1) Общая ситуация торговых отношений

Региональная ситуация торговых отношений в рамках данного анализа является следующей:

(1) Общий объем торговли между Восточной Азией и

Европой/Россией/Ираном/Кавказом/Центральной Азией составляет 877 млрд. долларов. Восточная Азия ведет с Западной Европой 90% торговли, с Россией - 4,7%, с Восточной Европой - 3,9%, а затем идут другие регионы, такие как Иран, Кавказ и Центральная Азия, каждый из которых представляет около 1% от общего показателя.

(2) Для Японии и Кореи Западная Европа является самым крупным торговым партнером в регионе с доминирующей долей, затем идут Россия и Восточная Европа.

(3) Для прибрежной зоны Китая крупнейшим партнером также является Западная Европа, но определенная доля распределена между Восточной Европой и Россией, а также Центральной Азией.

(4) Для внутренних регионов Китая торговые партнеры распределены в такой же пропорции, что и для прибрежной зоны, но четкое различие в общем объеме торговли, который составляет лишь около 10% от суммы объемов торговли в прибрежной зоне.

Таблица 4.2.1-1 региональные объемы торговли 2006

(ед изм: млн долларов)	Страна/Регион	Импорт	Экспорт	Итого	% отношение
Япония/Корея	Западная Европа	84,966.9	361,979.4	446,946.3	92.5
	Восточная Европа	1,957.3	11,033.6	12,990.9	2.7
	Россия	6,849.4	11,565.6	18,415.0	3.8
	Иран	258.6	2,807.8	3,066.3	0.6
	Кавказ	18.7	143.6	162.4	0.0
	Центральная Азия	378.4	1,350.2	1,728.6	0.4
	Итого	94,429.3	388,880.2	483,309.5	100.0
Прибрежная зона Китая	Западная Европа	102,529.9	228,389.3	330,919.1	85.1
	Восточная Европа	3,027.9	17,797.1	20,825.0	5.4
	Россия	7,590.7	15,311.7	22,902.3	5.9
	Иран	547.0	3,857.1	4,404.1	1.1
	Кавказ	37.9	461.5	499.4	0.1
	Центральная Азия	2,059.9	7,255.2	9,315.2	2.4
	Итого	115,793.3	273,071.9	388,865.1	100.0
Внутренние регионы Китая	Западная Европа	1,036.7	3,016.2	4,052.9	83.7
	Восточная Европа	34.5	246.9	281.4	5.8
	Россия	101.0	209.2	310.2	6.4
	Иран	5.3	53.6	58.9	1.2
	Кавказ	0.4	6.3	6.8	0.1
	Центральная Азия	29.2	102.7	131.9	2.7
	Итого	1,207.1	3,634.9	4,842.1	100.0
Восточная Азия итого	Западная Европа	188,533.5	593,384.9	781,918.3	89.2
	Восточная Европа	5,019.7	29,077.6	34,097.3	3.9
	Россия	14,541.1	27,086.5	41,627.5	4.7
	Иран	810.9	6,718.5	7,529.3	0.9
	Кавказ	57.0	611.4	668.6	0.1
	Центральная Азия	2,467.5	8,708.1	11,175.7	1.3
	Итого	211,429.7	665,587.0	877,016.7	100.0

Источник: Атлас мировой торговли, на основе Статистики ООН

2) Исследуемые коридоры

Объектом исследования являются следующие крупные транспортные коридоры, которые проходят или могут пройти через территорию Казахстана:

Транспортный коридор Восточная Азия – Европа

Транспортный коридор Восточная Азия – Россия

Транспортный коридор Восточная Азия – Иран

Транспортный коридор Восточная Азия – Кавказ

Транспортный коридор Восточная Азия – Центральная Азия

Транспортный коридор Иран – Россия

3) Изучаемые маршруты

По каждому из транспортных коридоров исследуются следующие различные маршруты для выявления конкурентоспособности и слабых сторон каждого маршрута. В целях проведения такого исследования были определены следующие маршруты:

Трансазиатский маршрут:

Маршрут берет свое начало от морских портов Китая, в основном это Ляньюнганг, далее через Китай до пограничного пункта с Казахстаном (Достык). Затем маршрут проходит по территории Казахстана (Достык-Актогай-Моинты-Астана-Петропавловск) и уходит в Россию. Через территорию России маршрут доходит до Европы. Данный маршрут также известен под названием Китайский наземный коридор.

Транссибирский маршрут:

Маршрут берет свое начало от Российского прибрежного порта «Восточный» проходит по территории Сибири (Восточный-Крымская-Улан-Уде-Новосибирск-Екатеринбург) до Москвы и далее достигает Европы. Этот маршрут также известен как Сибирский наземный коридор. Маршрут поворачивает на юг в Новосибирск до Казахстана и Центральной Азии.

Маршрут ТРАСЕКА:

Транспортный Коридор Европа – Кавказ – Центральная Азия (ТРАСЕКА) это программа, ориентированная на поддержку политического и экономического развития в Черноморском регионе, Кавказе и Центральной Азии путем модернизации международного транспорта. Цели программы были сформулированы Европейской Комиссией в 1933 году на Конференции в Брюсселе и 8 стран Кавказа и Центральной Азии поддержали свою интеграцию в международную экономику путем улучшения и усиления торговли и транспорта. Другими словами данная программа нацелена на развитие платформы транспортного коридора в Европе, Кавказа и Центральной Азии без влияния Российской Федерации. С середины 1990-х годов ряд проектов и исследований были проведены ТАСИС (Техническая Помощь странам СНГ).

В Центральной Азии были созданы следующих три транспортных железнодорожных коридора:

Туркменский маршрут ТРАСЕКА: Достык – Туркменбаши - Каспийское море- Азербайджан – Грузия - Европа

Казахстанский маршрут ТРАСЕКА: Достык – Актау – Каспийское море – Азербайджан – Грузия - Европа

Узбекский маршрут ТРАСЕКА: Достык – Алматы – Ташкент – Актау – Каспийское море – Азербайджан – Грузия - Европа

Среди всех этих маршрутов Туркменский участок маршрута ТРАСЕКА является основным.

Морской маршрут:

Это маршрут соединяющий Восточную Азию с различными точками исследуемых коридоров (Европа, Россия, Иран и страны Кавказа) по морским маршрутам. Контейнерные суда осуществляют морские перевозки от места формирования груза непосредственно до места назначения, без использования Евразийского наземного маршрута.

4) Соединение коридоров и маршрутов

Для изучения и сравнения различных маршрутов на одно данное транспортное коридоре предпринимаются следующие шаги:

Например, в транспортном коридоре «Восточная Азия – Европа», регион происхождения товаров разделен на 3 части:

1) Япония/Корея, 2) прибрежный регион Китая и 3) внутренний регион Китая

На каждом исследуемом коридоре изучается чувствительность на 4 различных маршрутах, как указано выше.

Таким образом, изучаются в целом 12 вариантов транспортных маршрутов на коридорах «Восточная Азия – Европа».

Аналогично, во всех других транспортных коридорах был выполнен аналогичный анализ и детально изучено всего 56 вариантов транспортных маршрутов и 20 разных коридоров.

Таблица 4.2.1-2 Исследуемые маршруты и коридоры

O \ D	West Europe	East Europe	Russia	Iran	Caucasus	Central Asia
Japan/Korea	Trans-Asian Trans-Siberian TRACECA All-water	Trans-Asian Trans-Siberian TRACECA All-water	Trans-Asian Trans-Siberian All-water	TRACECA(via Aktau) TRACECA(via Rail) All-water	TRACECA All-water	TRACECA Trans-Siberian
China (Coastal)	Trans-Asian Trans-Siberian TRACECA All-water	Trans-Asian Trans-Siberian TRACECA All-water	Trans-Asian Trans-Siberian All-water	TRACECA(via Aktau) TRACECA(via Rail) All-water	TRACECA All-water	TRACECA Trans-Siberian
China (Inland)	Trans-Asian Trans-Siberian TRACECA All-water	Trans-Asian Trans-Siberian TRACECA All-water	Trans-Asian Trans-Siberian All-water	TRACECA(via Aktau) TRACECA(via Rail) All-water	TRACECA All-water	TRACECA Trans-Siberian
	Total 12 cases	Total 12 cases	Total 9 cases	Total 9 cases	Total 6 cases	Total 6 cases

O \ D	West Russia	Central/E. Russia
Iran	via Aktau via Astrakhan	via Aktau via Astrakhan
	Total 2 cases	Total 2 cases

**TOTAL 20 CORRIDORS
58 Cases**



Рисунок 4.2.1-1 Коридоры и маршруты

5) Выбор места отправления

Следующие пункты отправки товаров были выбраны в Восточно-Азиатском регионе:

Япония: Токио (Йокохама)

Корея: Пусан

Китай (прибрежная зона): Шанхай

Китай (внутренняя территория): Урумчи

6) Выбор пункта назначения

Ниже приведены отобранные регионы назначения:

Европа: Берлин, Германия

Россия: Москва

Иран: Тегеран

Кавказ: Баку, Азербайджан

Центральная Азия: Ташкент, Узбекистан

7) Перегрузочные пункты

Следующие географические пункты отмечены как перегрузочные пункты, расположенные вдоль исследуемых транспортных маршрутов:

Порт Восточный в приморском регионе России

Порт Лянюньгань в Китае

Порт Роттердам в Нидерландах

Брест в Беларуси

Достык в Казахстане

Порт Актау в Казахстане

Бандар Аббас и Бандар Анзали в Иране

Серахс в Иране

Порт Потти в Грузии

Порт Стамбул в Турции

8) Коэффициент оценки

Сравнительные сильные и слабые стороны маршрута анализируются на каждом транспортном коридоре. Основными объектами оценки характеристик каждого маршрута являются транзитное время и транспортные расходы.

(1) Транзитное время:

Транзитное время рассчитывается как сумма чистого времени перевозок и дополнительного времени.

Чистое время перевозок получается с учетом расстояния каждого участка и соответствующей средней скорости движения поездов и кораблей.

Расстояние делится на определенную среднюю скорость поездов или кораблей, в зависимости от транспортного средства на каждом участке для получения чистого времени на маршруте.

Дополнительное время можно получить посредством фиксированной формулы, установленной для специальных географических пунктов по маршруту. Специальные пункты – это пограничные переходы и перегрузочные пункты.

На пограничных пунктах требуется проходить таможенные процедуры. Считается, что в таких пунктах среднее время простоя составляет один день.

Существуют два вида перегрузочных пунктов. Первый – это морские порты, где осуществляется перегрузка с корабля на берег или с берега на корабль, и другой вид – это пункт перестановки железнодорожных вагонов, например, Достык, Брест и Сарахс. Считается, что в этих пунктах среднее время простоя составляет два дня.

(2) Транспортные расходы:

Транспортные расходы рассчитываются путем сложения всех транспортных расходов, относящихся к каждому транспортному маршруту, которые состоят из железнодорожных, морских и прочих расходов. Транспортные расходы для одного 40-футового контейнера рассчитываются в данном анализе.

В отношении других расходов, фиксированная сумма в 100 долларов США применяется для каждого пункта на маршруте.

4.2.2 Анализ Конкурентоспособности Маршрутов

Результаты анализов следующие:

1) Япония/Корея – Западная Европа

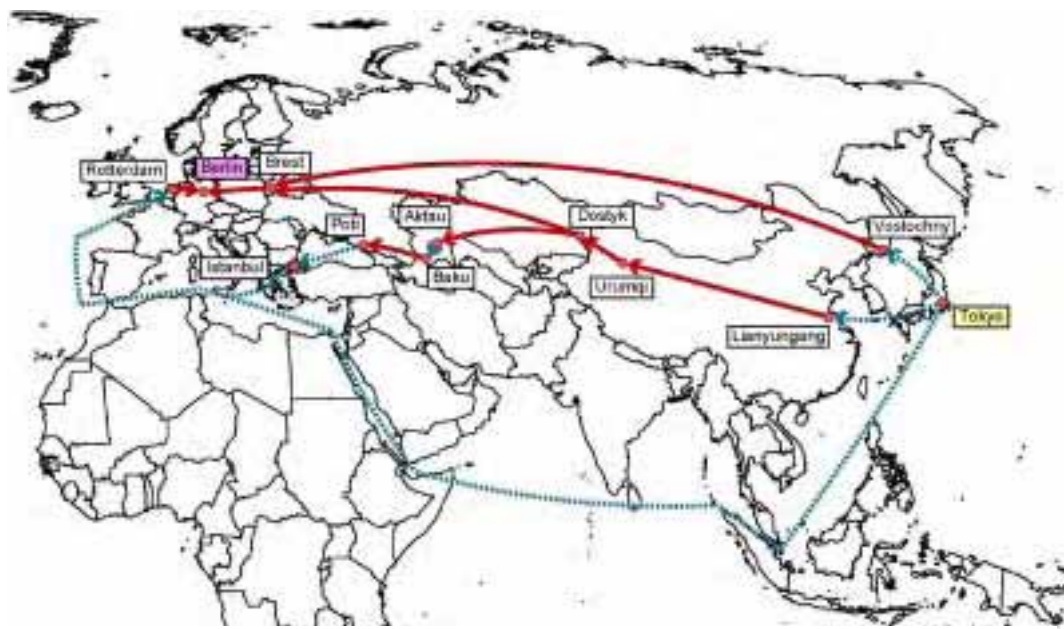


Рисунок 4.2.2-1 Транспортный маршрут: Япония/Корея - Европа

(1) Транзитное время

Общее транзитное время из Токио в Берлин по морскому маршруту составляет 32 дня (морские перевозки 27 дней + наземные перевозки 2 дня + дополнительное время 3 дня).

Общее транзитное время по Трансазиатскому маршруту составляет 32 дня (морские перевозки 3 дня + наземные перевозки 18 дней + дополнительное время 11 дней), что, в конце концов, равно морскому маршруту. Тем не менее, транзитное время данного маршрута на 9 дней дольше, чем Транссибирский маршрут.

Общее транзитное время по Транссибирскому маршруту составляет 23 дня (морские перевозки 3 дня + наземные перевозки 13 дней + дополнительное время 7 дней), что короче морского маршрута на 9 дней.

Маршруту ТРАСЕКА требуется 50 дней для завершения транзита.

(2) Дополнительное время

На морском маршруте из Японии или Кореи в Европу есть 1 таможенный пропускной пункт и 1 перегрузочный пункт. Транссибирский маршрут включает в себя 3 таможенных пропускных пункта и 2 перегрузочных пункта.

На Трансазиатском маршруте - 5 таможенных пропускных пунктов и 3 перегрузочных пункта. На маршруте ТРАСЕКА - 5 таможенных пропускных пунктов и 7 перегрузочных пунктов.

Таблица 4.2.2-1 Сравнение транзитного времени (Токио-Берлин)

Маршрут	Трансазиатский маршрут		Транссибирский маршрут		Маршрут ТРАСЕКА		Морской маршрут	
Маршрут	Токио - Ляньюньгань - Достык - Moscow - Брест - Берлин		Токио - Восточный - Moscow - Брест - Берлин		Токио - Ляньюньгань - Достык - Актау - Баку - Потн - Берлин		Токио - Роттердам - Берлин	
Время перевозки (дней)	Токио/Ляньюньгань	3	Токио/Иоюгама/Вост	3	Токио/Ляньюньгань	3	Токио/Роттердам	27
	Ляньюньгань/Достык	7	Восточный/Брест	12	Ляньюньгань/Достык	7	Роттердам/Берлин	2
	Достык/Брест	10	Брест/Берлин	1	Достык/Актау	6		
	Брест/Берлин	1			Актау/Баку	1		
					Баку - Потн	3		
					Потн - Роттердам	9		
					Роттердам - Берлин	2		
	Итого	21	Итого	16	Итого	31	Итого	29
Таможенные пропускные пункты (кол-во)	5		3		5		1	
Перегрузочные пункты (кол-во)	3		2		7		1	
Таможенная проверка и перегрузка (дни)	11		7		19		3	
Время перевозок (дни)	32		23		50		32	

3) Транспортные расходы

Транспортные расходы морского маршрута между Японией/Кореей и Европой составляют 4400 долларов США. Стоимость морских перевозок колеблется вверх-вниз в зависимости от ситуации на рынке.

Транспортные расходы на Транссибирском маршруте составляют 5100 долларов, что выше морского маршрута на \$700.

Транспортные расходы на Трансазиатском маршруте составляют 4700 долларов США, что на \$300 выше, чем морской маршрут, но на \$400 ниже, чем Транссибирский маршрут. Маршрут ТРАСЕКА составляет \$8900.

Таблица 4.2.2-2 Сравнение транспортных расходов (Токио-Берлин)

Маршрут	Трансазиатский маршрут		Транссибирский маршрут		Маршрут ТРАСЕКА		Морской маршрут	
Маршрут	Токио - Ляньюньгань - Достык - Moscow - Брест - Берлин		Токио - Восточный - Moscow - Брест - Берлин		Токио - Ляньюньгань - Достык - Актау - Баку - Потн - Берлин		Токио - Роттердам - Берлин	
Транспортные расходы (доллар/контейнер)	Токио/Ляньюньгань	850	Токио/Иоюгама/Вост	2,500	Токио/Ляньюньгань	850	Токио/Роттердам	3,500
	Ляньюньгань/Достык	1,260	Восточный/Брест	1,550	Ляньюньгань/Достык	1,260	Роттердам/Берлин	720
	Достык/Брест	1,275	Брест/Берлин	540	Достык/Актау	684	Прочие расходы	200
	Брест/Берлин	540	Прочие расходы	500	Актау/Баку	720		
	Прочие расходы	800			Баку - Потн	1,700		
					Потн - Роттердам	1,800		
					Роттердам - Берлин	720		
	Итого	4,725	Итого	5,090	Итого	8,934	Итого	4,420

4) Общая оценка

Из транспортных коридоров, соединяющих Японию/Корею и Европу, морской маршрут обладает сравнительным преимуществом по транспортным расходам. А в отношении транзитного времени сравнительным преимуществом обладает Транссибирский маршрут. На Транссибирском маршруте имеется 3 таможенных пропускных пункта и, в зависимости от рабочих процедур в каждом пункте, существует возможность непредвиденных задержек. На Трансазиатском маршруте транспортные расходы являются достаточно конкурентоспособными, но также имеются 5 таможенных пропускных пунктов и 3 перегрузочных пункта, что может привести к нестабильному времени транзитных перевозок.

Таблица 4.2.2-3 Общее сравнение коридоров (Япония/Корея – 3.Европа)

	Трансазиатский маршрут		Транссибирский маршрут		Маршрут ТРАСЕКА		Морской маршрут	
Маршрут	Токио - Ляньюньгань - Достык - Moscow - Брест - Берлин		Токио - Восточный - Moscow - Брест - Берлин		Токио - Ляньюньгань - Достык - Актау - Баку - Потти - Берлин		Токио - Роттердам - Берлин	
Объем торговли (млн. долл.)	446,946							
Объем торговли (Млн. TEU)	1,867							
Расстояние (км)	Токио/Ляньюньгань	2,183	Токио(Иокогама)/Восточный/Брест	1,695	Токио/Ляньюньгань	2,183	Токио/Роттердам	20,916
	Ляньюньгань/Достык	4,500	Восточный/Брест	10,336	Ляньюньгань/Достык	4,500	Роттердам/Берлин	1,200
	Достык/Брест	6,377	Брест/Берлин	900	Достык/Актау	3,843		
	Брест/Берлин	900			Актау/Баку	463		
					Баку - Потти	1,340		
Средняя скорость (км/сут)					Потти - Роттердам	7,043		
					Роттердам - Берлин	1,200		
	Итого	13,960	Итого	12,931	Итого	20,572	Итого	22,116
	Токио/Ляньюньгань	800	Токио(Иокогама)/Восточный/Брест	800	Токио/Ляньюньгань	800	Токио/Роттердам	800
	Китайские ж/д	660	Восточный/Брест	870	Ляньюньгань/Достык	660	Роттердам/Берлин	1,000
Время перевозок (дни)	Каз. ж/д	650	Брест/Берлин	1,000	Достык/Актау	650		
	Ж/д Европы	1,000			Актау/Баку	600		
					Баку - Потти	650		
					Потти - Роттердам	800		
					Роттердам - Берлин	1,000		
Таможенные пропускные пункты (кол-во)	Токио/Ляньюньгань	3	Токио(Иокогама)/Восточный/Брест	3	Токио/Ляньюньгань	3	Токио/Роттердам	27
	Ляньюньгань/Достык	7	Восточный/Брест	12	Ляньюньгань/Достык	7	Роттердам/Берлин	2
	Достык/Брест	10	Брест/Берлин	1	Достык/Актау	6		
	Брест/Берлин	1			Актау/Баку	1		
					Баку - Потти	3		
Перегрузочные пункты (кол-во)					Потти - Роттердам	9		
					Роттердам - Берлин	2		
	Итого	21	Итого	16	Итого	31	Итого	29
Таможенная проверка и перегрузка (дни)		5		3		5		1
Время перевозок (дни)		3		2		7		1
Транспортные расходы на единицу(доллар/контейнер)		11		7		19		3
Транспортные расходы (доллар/ контейнер)		32		23		50		32
Транспортные расходы на единицу(доллар/контейнер)	Токио/Ляньюньгань	0.389	Токио(Иокогама)/Восточный/Брест	1.470	Токио/Ляньюньгань	0.389	Токио/Роттердам	0.170
	Ляньюньгань/Достык	0.280	Восточный/Брест	0.150	Ляньюньгань/Достык	0.280	Роттердам/Берлин	0.600
	Достык/Брест	0.200	Брест/Берлин	0.600	Достык/Актау	0.144		
	Брест/Берлин	0.600			Актау/Баку	1.555		
					Баку - Потти	1.269		
Транспортные расходы (доллар/ контейнер)					Потти - Роттердам	0.256		
					Роттердам - Берлин	0.600		
					Прочие расходы			
Транспортные расходы (доллар/ контейнер)	Токио/Ляньюньгань	850	Токио(Иокогама)/Восточный/Брест	2,500	Токио/Ляньюньгань	850	Токио/Роттердам	3,500
	Ляньюньгань/Достык	1,260	Восточный/Брест	1,550	Ляньюньгань/Достык	1,260	Роттердам/Берлин	720
	Достык/Брест	1,275	Брест/Берлин	540	Достык/Актау	684	Прочие расходы	200
	Брест/Берлин	540	Прочие расходы	500	Актау/Баку	720		
	Прочие расходы	800			Баку - Потти	1,700		
Транспортные расходы (доллар/ контейнер)					Потти - Роттердам	1,800		
					Роттердам - Берлин	720		
					Прочие расходы	1,200		
	Итого	4,725	Итого	5,090	Итого	8,934	Итого	4,420

(2) Китай (прибрежная зона) – 3.Европа

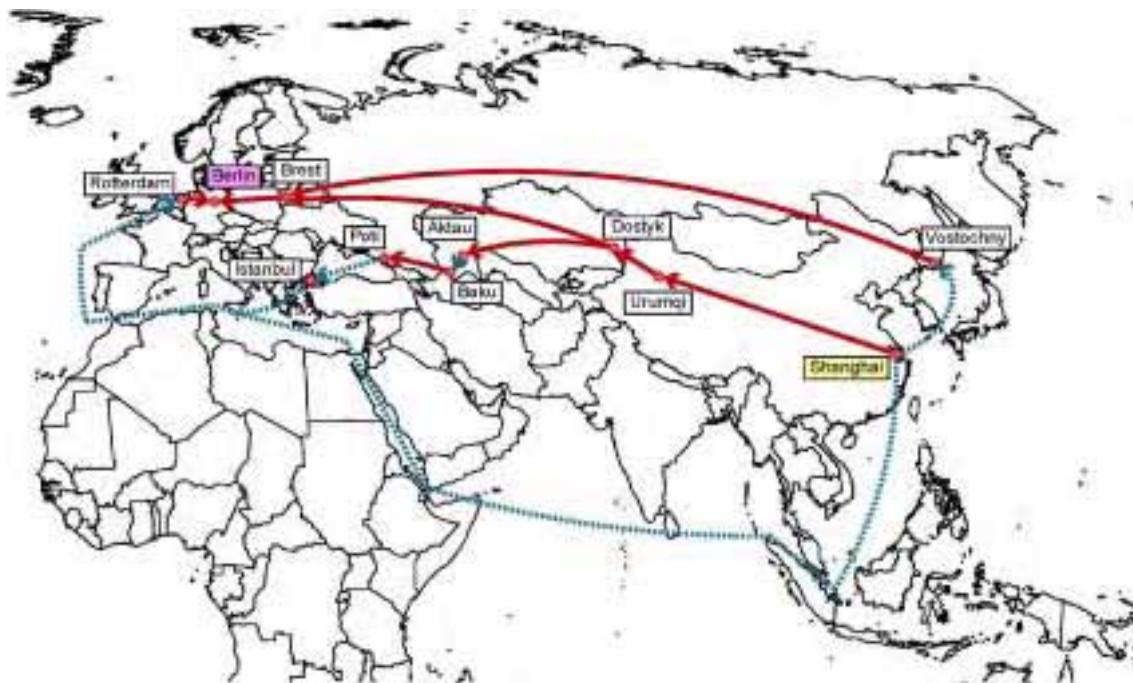


Рисунок 4.2.2-2 Транспортный маршрут: Китай (прибрежная зона) – 3.Европа

1) Транзитное время

Общее транзитное время из прибрежной зоны Китая в Европу по морскому маршруту составляет 28 дней (морские перевозки 24 дня + наземные перевозки 2 дня + дополнительное время 3 дня).

Общее транзитное время по Транскаспийскому маршруту составляет 26 дней (наземные перевозки 18 дней + дополнительное время 8 дней), что короче морского маршрута на 2 дня.

Общее транзитное время по Транссибирскому маршруту составляет 22 дня (морские перевозки 2 дня + наземные перевозки 13 дней + дополнительное время 7 дней), что короче морского маршрута на 6 дней и короче Транскаспийского маршрута на 4 дня. Маршруту ТРАСЕКА нужно 42 дня для совершения транзита.

2) Дополнительное время

На морском маршруте из прибрежной зоны Китая в Европу существует 1 таможенный пропускной пункт и 1 перегрузочный пункт. На Транссибирском маршруте находятся три таможенных пропускных пункта и 2 перегрузочных пункта. На Транскаспийском маршруте – 4 таможенных пропускных пункта и 2 перегрузочных пункта. На маршруте ТРАСЕКА – 4 таможенных пропускных пункта и 6 перегрузочных пунктов.

Таблица 4.2.2-4 Сравнение транзитного времени (Шанхай-Берлин)

	Трансазиатский маршрут		Транссибирский маршрут		Маршрут ТРАСЕКА		Морской маршрут	
Маршрут	Шанхай - Достык - Москва - Брест - Берлин		Шанхай - Восточный - Москва - Брест - Берлин		Шанхай - Достык - Актау - Баку - Поти - Берлин		Шанхай - Роттердам - Берлин	
Время перевозок (дни)	Китайские ж/д	7	Шанхай/Восточный	2	Шанхай/Достык	7	Шанхай/Роттердам	24
	Достык/Брест	10	Восточный/Брест	12	Достык/Актау	6	Роттердам/Берлин	1
	Брест/Берлин	1	Брест/Берлин	1	Актау/Баку	1		
					Баку - Поти	2		
					Поти - Роттердам	9		
					Роттердам - Берлин	1		
Итого		18	Итого	15	Итого	26	Итого	25
Таможенные пропускные пункты (кол-во)		4		3		4		1
ПЕРЕГРУЗОЧНЫЕ пункты (кол-во)		2		2		6		1
Таможенная проверка и перегрузка (дни)		8		7		16		3
Время перевозок итого (дни)		26		22		42		28

3) Транспортные расходы

Транспортные расходы морского маршрута между прибрежной зоной Китая и Европой составляют 4400 долларов. Стоимость морских перевозок колеблется в зависимости от ситуации на рынке.

Транспортные расходы на Транссибирском маршруте составляют \$4100, что практически равно стоимости перевозок по морскому маршруту.

Транспортные расходы на Трансазиатском маршруте составляют 3800 долларов, что на \$600 ниже, чем морской маршрут, и на \$300 ниже, чем Транссибирский маршрут. Маршрут ТРАСЕКА составляет 8000 долларов США.

Таблица 4.2.2-5 Сравнение транспортных расходов (Шанхай-Берлин)

	Трансазиатский маршрут		Транссибирский маршрут		Маршрут ТРАСЕКА		Морской маршрут	
Маршрут	Шанхай - Достык - Москва - Брест - Берлин		Шанхай - Восточный - Москва - Брест - Берлин		Шанхай - Достык - Актау - Баку - Поти - Берлин		Шанхай - Роттердам - Берлин	
Транспортные расходы (доллар/контейнер)	Шанхай/Достык	1,350	Шанхай/Восточный	1,500	Шанхай/Достык	1,350	Шанхай/Роттердам	3,500
	Достык/Брест	1,275	Восточный/Брест	1,550	Достык/Актау	684	Роттердам/Берлин	720
	Брест/Берлин	540	Брест/Берлин	540	Актау/Баку	720	Прочие расходы	200
	Прочие расходы	600	Прочие расходы	500	Баку - Поти	1,700		
					Поти - Роттердам	1,800		
					Роттердам - Берлин	720		
					Прочие расходы	1,000		
Итого		3,765	Итого	4,090	Итого	7,974	Итого	4,420

4) Общая оценка

Из транспортных коридоров, соединяющих прибрежную зону Китая с Европой, Трансазиатский маршрут обладает сравнительным преимуществом по транспортным расходам. С другой стороны, Транссибирский маршрут обладает сравнительным преимуществом в отношении транзитного времени. Но на Транссибирском маршруте расположено 3 таможенных пропускных пункта, и на Трансазиатском маршруте – 4 таможенных пропускных пункта, поэтому существует возможность непредвиденных задержек в зависимости от рабочих процедур в каждом пункте. На маршруте ТРАСЕКА имеется много таможенных пропускных пунктов и перегрузочных пунктов, что делает этот маршрут менее конкурентоспособным в сравнении с другими альтернативами.

Таблица 4.2.2-6 Общее сравнение коридоров (Прибрежная зона Китая – 3.Европа)

	Трансазиатский маршрут		Транссибирский маршрут		Маршрут ТРАСЕКА		Морской маршрут	
Маршрут	Шанхай- Достык- Москва- Брест- Берлин		Шанхай- Восточный- Москва- Брест- Берлин		Шанхай- Достык- Актау- Баку- Поти- Берлин		Шанхай- Роттердам- Берлин	
Объем торговли (млн долл)	330,919							
Объем торговли (Млн TEU)	7,855							
Расстояние (км)	Шанхай/Достык	4,500	Шанхай/Восточный	1,785	Шанхай/Достык	4,500	Шанхай/Роттердам	19,552
	Достык/Брест	6,377	Восточный/Брест	10,336	Достык/Актау	3,843	Роттердам/Берлин	1,200
	Брест/Берлин	900	Брест/Берлин	900	Актау/Баку	463		
					Баку- Поти	1,340		
					Поти- Роттердам	7,043		
					Роттердам - Берлин	1,200		
	Итого	11,777	Итого	13,021	Итого	18,389	Итого	20,752
Средняя скорость (км/сут)	Китайские ж/д	660	Шанхай/Восточный	800	Шанхай/Достык	660	Шанхай/Роттердам	800
	Достык/Брест	650	Восточный/Брест	870	Достык/Актау	650	Роттердам/Берлин	1,000
	Брест/Берлин	1,000	Брест/Берлин	1,000	Актау/Баку	600		
					Баку- Поти	650		
					Поти- Роттердам	800		
					Роттердам - Берлин	1,000		
Время перевозок (дни)	Китайские ж/д	7	Шанхай/Восточный	2	Шанхай/Достык	7	Шанхай/Роттердам	24
	Достык/Брест	10	Восточный/Брест	12	Достык/Актау	6	Роттердам/Берлин	1
	Брест/Берлин	1	Брест/Берлин	1	Актау/Баку	1		
					Баку- Поти	2		
					Поти- Роттердам	9		
					Роттердам - Берлин	1		
	Итого	18	Итого	15	Итого	26	Итого	25
Таможенные пропускные пункты (кол-во)	4		3		4		1	
Перегрузочные пункты (кол-во)	2		2		6		1	
Таможенная проверка и перегрузка (дни)	8		7		16		3	
Время перевозок итого (дни)	26		22		42		28	
Транспортные расходы на единицу (доллар/ контейнер)	Шанхай/Достык	0.289	Шанхай/Восточный	0.840	Шанхай/Достык	0.300	Шанхай/Роттердам	0.170
	Достык/Брест	0.200	Восточный/Брест	0.150	Достык/Актау	0.178	Роттердам/Берлин	0.600
	Брест/Берлин	0.600	Брест/Берлин	0.600	Актау/Баку	0.144		
					Баку- Поти	1.269		
					Поти- Роттердам	0.256		
					Роттердам - Берлин	0.600		
Транспортные расходы (доллар/ контейнер)	Шанхай/Достык	1,350	Шанхай/Восточный	1,500	Шанхай/Достык	1,350	Шанхай/Роттердам	3,500
	Достык/Брест	1,275	Восточный/Брест	1,550	Достык/Актау	684	Роттердам/Берлин	720
	Брест/Берлин	540	Брест/Берлин	540	Актау/Баку	720	Прочие расходы	200
	Прочие расходы	600	Прочие расходы	500	Баку- Поти	1,700		
					Поти- Роттердам	1,800		
					Роттердам - Берлин	720		
				Прочие расходы	1,000			
	Итого	3,765	Итого	4,090	Итого	7,974	Итого	4,420

(3) Китай (внутренние регионы) – Западная Европа

В настоящее время объемы торговых отношений между внутренними регионами Китая и Европой не являются ошеломляющими по сравнению с прибрежной зоной Китая. В данное время объемы торговли составляют менее 2% от объемов торговли прибрежной зоны Китая. Тем не менее, данный регион расположен рядом с Казахстаном и обладает хорошим потенциалом для роста, чтобы поставлять товары для отправления по Трансказахстанскому маршруту. Важно разработать маркетинговый план, сосредоточенный на внутренних регионах Китая, или, если точнее, Синцзянь-Уйгурский автономный округ.

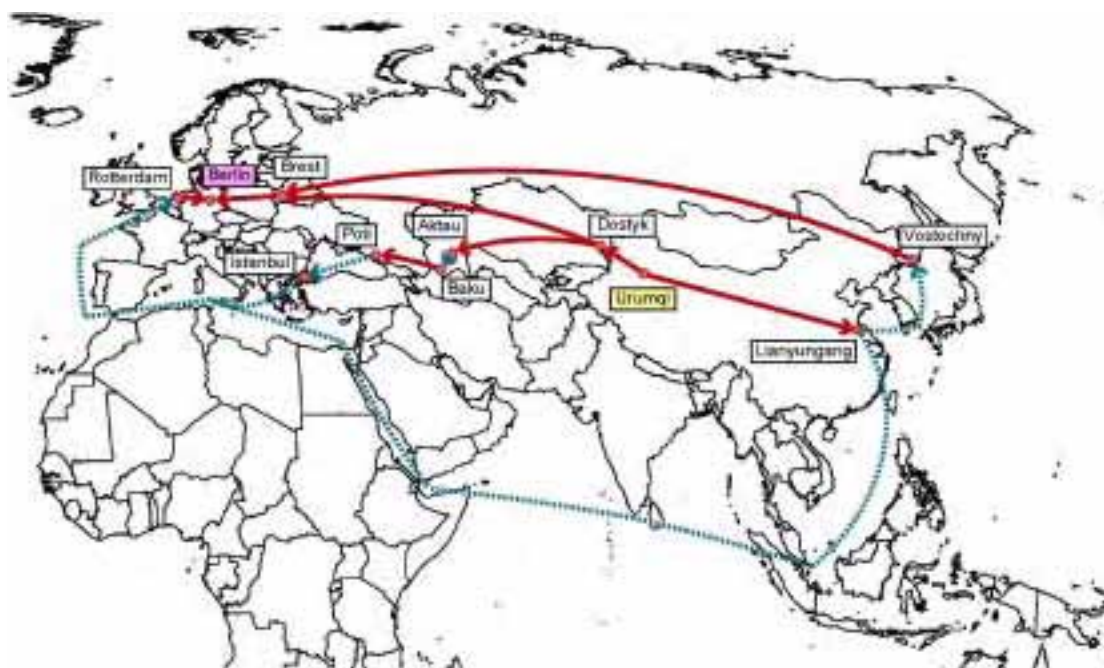


Рисунок 4.2.2-3 Транспортный маршрут: Китай (внутренние регионы) – Западная Европа

1) Транзитное время

В настоящее время наиболее преобладающим транспортным маршрутом в Европу из внутренней части Китая является отправка товаров по железной дороге в прибрежную зону Китая для дальнейшей отправки в Европу. Общее транзитное время по морскому маршруту составляет 38 дней (морские перевозки 25 дней + наземные перевозки 8 дней + дополнительное время 5 дней).

Общее транзитное время по Транскаспийскому маршруту составляет 20 дней (наземные перевозки 12 дней + дополнительное время 8 дней), что короче морского маршрута на 18 дней.

Общее транзитное время по маршруту ТРАСЕКА составляет 38 дней, что на 18 дней дольше, чем Транскаспийский маршрут.

2) Дополнительное время

На Транскаспийском маршруте расположено 4 таможенных пропускных пункта и 2 перегрузочных пункта. Чтобы полноценно использовать преимущество кратчайшего расстояния, ключевым элементом является достижение быстрых транзитных перевозок через эти многочисленные пункты.

На морском маршруте задействован лишь 1 таможенный пропускной пункт и 2 перегрузочных пункта. На Транссибирском маршруте находятся 3 таможенных пропускных пункта и 2 перегрузочных пункта. На маршруте ТРАСЕКА – 4 таможенных пропускных пункта и 6 перегрузочных пунктов.

Таблица 4.2.2-7 Сравнение транзитного времени (Урумчи - Берлин)

	Трансазиатский маршрут		Транссибирский маршрут		Маршрут ТРАСЕКА		Морской маршрут	
Маршрут	Урумчи - Достык - Москва - Берлин		Урумчи - Маньчжурия - Москва - Берлин		Урумчи - Достык - Актау - Баку - Потти - Берлин		Урумчи - Ляньюньгань - Роттердам - Берлин	
Время перевозок (дни)	Урумчи/Достык	1	Урумчи/Маньчжурия	9	Урумчи/Достык	1	Урумчи/Ляньюньгань	6
	Достык/Брест	10	Маньчжурия/Брест	9	Достык/Актау	6	Ляньюньгань/Роттердам	25
	Брест/Берлин	1	Брест/Берлин	1	Актау/Баку	1	Роттердам/Берлин	2
					Баку - Потти	3		
					Потти - Роттердам	9		
					Роттердам - Берлин	2		
	Итого	12	Итого	19	Итого	22	Итого	33
Таможенные пропускные пункты	4		3		4		1	
Перегрузочные пункты (кол-во)	2		2		6		2	
Таможенная проверка и	8		7		16		5	
Время перевозок итого (дни)	20		26		38		38	

3) Транспортные расходы

Транспортные расходы морского маршрута между внутренними регионами Китая и Европой составляют \$7500. Стоимость морских перевозок колеблется в зависимости от ситуации на рынке. Транспортные расходы на Трансазиатском маршруте составляют \$2600, что составляет почти треть морского маршрута.

Общие транспортные расходы на маршруте ТРАСЕКА равны \$8000.

Таблица 4.2.2-8 Сравнение транспортных расходов (Урумчи - Берлин)

	Трансазиатский маршрут		Транссибирский маршрут		Маршрут ТРАСЕКА		Морской маршрут	
Маршрут	Урумчи - Достык - Москва - Берлин		Урумчи - Маньчжурия - Москва - Берлин		Урумчи - Достык - Актау - Баку - Потти - Берлин		Урумчи - Ляньюньгань - Роттердам - Берлин	
Транспортные расходы (доллар/контейнер)	Урумчи/Достык	143	Урумчи/Маньчжурия	1,552	Урумчи/Достык	149	Урумчи/Ляньюньгань	2,500
	Достык/Брест	1,275	Маньчжурия/Брест	1,311	Достык/Актау	684	Ляньюньгань/Роттердам	4,000
	Брест/Берлин	540	Брест/Берлин	540	Актау/Баку	720	Роттердам/Берлин	720
	Прочие расходы	600	Прочие расходы	500	Баку - Потти	1,700	Прочие расходы	300
					Потти - Роттердам	1,800		
					Роттердам - Берлин	720		
					Прочие расходы	1,000		
	Итого	2,558	Итого	3,903	Итого	6,773	Итого	7,520

4) Общая оценка

Из транспортных коридоров, соединяющих внутренние регионы Китая с Европой, Трансзиатский маршрут имеет доминирующее преимущество, как по транзитному времени, так и по транспортным расходам, по сравнению с другими конкурирующими маршрутами. Однако на маршрут имеется 4 таможенных пропускных пункта и 2 перегрузочных пункта. В зависимости от организации работы на этих пунктах, они могут служить причинами задержек.

Таблица 4.2.2-9 Общее сравнение коридоров (внутренние регионы Китая – Западная Европа)

	Трансазиатский маршрут		Транссибирский маршрут		Маршрут ТРАСЕКА		Морской маршрут	
Маршрут	Урумчи- Достык- Москва - Берлин		Урумчи- Маньчжурия - Москва - Берлин		Урумчи- Достык- Актау- Баку- Поти - Берлин		Урумчи- Ляньонгань - Роттердам - Берлин	
Объем торговли (млн. долл.)	4,053							
Объем торговли (тысяч TEU)	1,143							
Расстояние (км)	Урумчи/Достык	496	Урумчи/Маньчжурия	5,369	Урумчи/Достык	496	Урумчи/Ляньонгань	3,671
	Достык/Брест	6,377	Маньчжурия/Брест	7,713	Достык/Актау	3,843	Ляньонгань/Роттердам	19,789
	Брест/ Берлин	900	Брест/ Берлин	900	Актау/Баку	463	Роттердам/Берлин	1,200
					Баку- Поти	1,340		
					Поти- Роттердам	7,043		
Средняя скорость (км/сут)					Роттердам - Берлин	1,200		
	Итого	7,773	Итого	13,982	Итого	14,385	Итого	24,660
	Урумчи/Достык	660	Урумчи/Маньчжурия	660	Урумчи/Достык	660	Урумчи/Ляньонгань	660
	Достык/Брест	650	Маньчжурия/Брест	870	Достык/Актау	650	Ляньонгань/Роттердам	800
	Брест/ Берлин	1,000	Брест/ Берлин	1,000	Актау/Баку	600	Роттердам/Берлин	1,000
Время перевозок (дни)					Баку- Поти	650		
					Поти- Роттердам	800		
					Роттердам - Берлин	1,000		
	Итого	12	Итого	19	Итого	22	Итого	33
	Урумчи/Достык	1	Урумчи/Маньчжурия	9	Урумчи/Достык	1	Урумчи/Ляньонгань	6
Таможенные пропускные пункты (кол-во)	Достык/Брест	10	Маньчжурия/Брест	9	Достык/Актау	6	Ляньонгань/Роттердам	25
	Брест/ Берлин	1	Брест/ Берлин	1	Актау/Баку	1	Роттердам/Берлин	2
					Баку- Поти	3		
					Поти- Роттердам	9		
					Роттердам - Берлин	2		
Перегрузочные пункты (кол-во)	Итого	12	Итого	19	Итого	22	Итого	33
					Урумчи/Достык	1	Урумчи/Ляньонгань	6
					Достык/Актау	6	Ляньонгань/Роттердам	25
					Актау/Баку	1	Роттердам/Берлин	2
					Баку- Поти	3		
Таможенная проверка и перегрузка (дни)					Поти- Роттердам	9		
					Роттердам - Берлин	2		
	Итого	12	Итого	19	Итого	22	Итого	33
	Урумчи/Достык	1	Урумчи/Маньчжурия	9	Урумчи/Достык	1	Урумчи/Ляньонгань	6
	Достык/Брест	10	Маньчжурия/Брест	9	Достык/Актау	6	Ляньонгань/Роттердам	25
Время перевозок итаго (дни)	Брест/Берлин	1	Брест/Берлин	1	Актау/Баку	1	Роттердам/Берлин	2
					Баку- Поти	3		
					Поти- Роттердам	9		
					Роттердам - Берлин	2		
	Итого	12	Итого	19	Итого	22	Итого	33
Транспортные расходы на единицу (доллар/ контейнер)	Урумчи/Достык	0.289	Урумчи/Маньчжурия	0.289	Урумчи/Достык	0.289	Урумчи/Ляньонгань	0.289
	Достык/Брест	0.200	Маньчжурия/Брест	0.170	Достык/Актау	0.328	Ляньонгань/Роттердам	0.170
	Брест/ Берлин	0.600	Брест/ Берлин	0.600	Актау/Баку	0.144	Роттердам/Берлин	0.600
					Баку- Поти	0.537		
					Поти- Роттердам	0.256		
Транспортные расходы (доллар/ контейнер)					Роттердам - Берлин	0.600		
	Урумчи/Достык	143	Урумчи/Маньчжурия	1,552	Урумчи/Достык	149	Урумчи/Ляньонгань	2,500
	Достык/Брест	1,275	Маньчжурия/Брест	1,311	Достык/Актау	684	Ляньонгань/Роттердам	4,000
	Брест/ Берлин	540	Брест/ Берлин	540	Актау/Баку	720	Роттердам/Берлин	720
	Прочие расходы	600	Прочие расходы	500	Баку- Поти	1,700	Прочие расходы	300
Итого					Поти- Роттердам	1,800		
					Роттердам - Берлин	720		
					Прочие расходы	1,000		
	Итого	2,559	Итого	3,903	Итого	6,773	Итого	7,520
	Урумчи/Достык	143	Урумчи/Маньчжурия	1,552	Урумчи/Достык	149	Урумчи/Ляньонгань	2,500
Итого	Достык/Брест	1,275	Маньчжурия/Брест	1,311	Достык/Актау	684	Ляньонгань/Роттердам	4,000
	Брест/Берлин	540	Брест/Берлин	540	Актау/Баку	720	Роттердам/Берлин	720
	Прочие расходы	600	Прочие расходы	500	Баку- Поти	1,700	Прочие расходы	300
					Поти- Роттердам	1,800		
					Роттердам - Берлин	720		
Итого					Прочие расходы	1,000		
	Итого	2,559	Итого	3,903	Итого	6,773	Итого	7,520

(4) Япония/Корея – Восточная Европа

Исследование проведено по 4 транспортным маршрутам Япония/Корея – Восточная Европа (Варшава), маршрут ТРАСЕКА и морской маршрут до Европейского континента через Одессу по Черному морю.



Рисунок 4.2.2.4 Транспортный маршрут: Япония/Корея – В.Европа

1) Транзитное время

Общее транзитное время из Токио до Варшавы по морскому маршруту составляет 34 дня (морские перевозки 22 дня + наземные перевозки 3 дня + дополнительное время 9 дней).

Общее транзитное время по Транскаспийскому маршруту составляет 31 день (морские перевозки 3 дня + наземные перевозки 17 дней + дополнительное время 11 дней), что на 8 дней дольше, чем по Транссибирскому маршруту.

Общее транзитное время по Транссибирскому маршруту составляет 23 дня (морские перевозки 3 дня + наземные перевозки 13 дней + дополнительное время 7 дней), что делает этот маршрут наиболее коротким из 4.

Для проведения транзита грузов по маршруту ТРАСЕКА требуется 45 дней.

2) Дополнительное время

На морском маршруте Япония/Корея – Восточная Европа по Черному морю существует 3 таможенных пункта и 3 пункта перегрузки. На маршруте ТРАСЕКА расположены 6 пунктов таможенного контроля и 7 пунктов перегрузки. На Транссибирском маршруте находится 3 пункта таможенного контроля и 2 пункта перегрузки. На Транскаспийском маршруте располагаются 5 пунктов таможенного контроля и 3 пункта перегрузки.

Таблица 4.2.2-10 Сравнение транзитного времени (Токио - Варшава)

	Трансазиатский маршрут		Транссибирский маршрут		Маршрут ТРАСЕКА		Морской маршрут	
Маршрут	Токио - Пенанг - Думбей - Брест - Варшава		Токио (Якутск) - Владивосток - Брест - Варшава		Токио - Пенанг - Думбей - Анта - Баку - Поты - Одесса - Варшава		Токио - Сидней - Варшава	
Сроки транспортировки (дней)	Токио/Якутск	3	Токио/Владивосток/Восточный	3	Токио/Пенанг/Анта	3	Токио/Одесса	23
	Пенанг/Думбей	8	Владивосток/Брест	12	Пенанг/Думбей	7	Одесса/Варшава	3
	Думбей/Брест	13	Брест/Варшава	1	Думбей/Баку	6		
	Брест/Варшава	4			Анта/Баку	1		
					Баку/Поты	3		
					Поты/Одесса	3		
					Одесса/Варшава	3		
Итого		23	Итого	18	Итого	26	Итого	26
Пункты таможенного		5		3		8		3
Перегрузочные места (вагоны)		3		2		7		3
Таможенный контроль и перегрузка (дней)		11		7		10		8
Время транспортировки (дней)		31		22		46		34

3) Транспортные расходы

Транспортные расходы по морскому маршруту между Японией/Кореей и Восточной Европой составляют 5000 долларов США. Стоимость морских перевозок колеблется в зависимости от ситуации на рынке. Транспортные расходы по Транссибирскому маршруту составляют 4670 долларов США, что дешевле, чем морским путем на \$330. Стоимость перевозки по Трансазиатскому маршруту составляет \$4305, что на \$365 меньше, чем по Транссибирскому маршруту и на \$700 меньше, чем по морскому маршруту. Стоимость всего транзита по маршруту ТРАСЕКА составляет \$8100.

Таблица 4.2.2-11 Сравнение транспортных расходов (Токио-Варшава)

	Трансазиатский маршрут		Транссибирский маршрут		Маршрут ТРАСЕКА		Морской маршрут	
Маршрут	Токио - Пенанг - Думбей - Брест - Варшава		Токио - Манчжурия - Москва - Брест - Варшава		Токио - Пенанг - Думбей - Анта - Баку - Поты - Одесса - Варшава		Токио - Сидней - Варшава	
Стоимость транспортировки (USD/Контейнер)	Токио/Якутск	888	Токио/Владивосток/Восточный	2 666	Токио/Пенанг/Анта	888	Токио/Одесса	3 768
	Пенанг/Думбей	1 268	Владивосток/Брест	7 666	Пенанг/Думбей	1 268	Одесса/Варшава	100
	Думбей/Брест	1 278	Брест/Варшава	100	Думбей/Баку	884	Починки контейнера	880
	Брест/Варшава	528	Прочие затраты	556	Анта/Баку	128		
	Прочие затраты	888			Баку/Поты	1 100		
					Поты/Одесса	800		
					Одесса/Варшава	700		
					Прочие затраты	1 000		
Итого		4 388	Итого	4 670	Итого	8 114	Итого	5 000

4) Общая оценка

По транспортному коридору, соединяющему Японию/Корею с Восточной Европой, Трансазиатский маршрут представляет собой сравнительно предпочтительный маршрут с точки зрения стоимости транспортировки. В то же время по срокам транзита сравнительное преимущество имеет Транссибирский маршрут, так как на нем расположено только 3 пункта таможенного контроля и 2 пункта перегрузки, что позволяет обеспечить более короткое транзитное время по сравнению с другими маршрутами. Трансазиатский маршрут представляет собой конкурентные транспортные

расходы, но на нем расположено 5 пунктов таможенного контроля и 3 пункта перегрузки, что может служить причиной нестабильного транзитного времени.

Таблица 4.2.2-12 Общее сравнение коридоров (Япония/Корея – Восточная Европа)

	Транскаспийский маршрут		Транзитный маршрут		Маршрут ТРАСЕКА		Морской маршрут	
Маршрут	Токио - Пензенск - Дзгюль - Брест - Варшава		Токио (Япония) - Восточный - Брест - Варшава		Токио - Пензенск - Дзгюль - Астана - Баян - Поти - Одесса - Варшава		Токио - Одесса - Варшава	
Объем перевозок (в контейнерах)	12 991							
Объем перевозок (в тысячах ТЭУ)	3,388							
Расстояние (км)	Токио/Дзгюль	2 163	Токио/Монпелье	1 895	Токио/Пензенск	2 192	Токио/Одесса	18 997
	Пензенск/Дзгюль	4 500	Восточный/Брест	10 330	Пензенск/Дзгюль	4 500	Одесса/Варшава	1 165
	Дзгюль/Брест	6 377	Брест/Варшава	300	Дзгюль/Астана	3 643		
	Брест/Варшава	208			Астана/Баян	463		
					Баян/Поти	1 340		
					Поти/Одесса	1 019		
					Одесса/Варшава	1 165		
Итого	19 260	Итого	12 331	Итого	14 613	Итого	19 062	
Средняя скорость (км/ч)	Токио/Пензенск	600	Токио/Восточный/Восточный	900	Токио/Пензенск	600	Токио/Одесса	900
	Пензенск/Дзгюль	660	Восточный/Брест	870	Пензенск/Дзгюль	660	Одесса/Варшава	400
	Дзгюль/Брест	660	Брест/Варшава	200	Дзгюль/Астана	660		
	Брест/Варшава	200			Астана/Баян	660		
					Баян/Поти	660		
					Поти/Одесса	660		
					Одесса/Варшава	400		
Время транзитирования (дней)	Токио/Пензенск	3	Токио/Восточный/Восточный	3	Токио/Пензенск	3	Токио/Одесса	22
	Пензенск/Дзгюль	8	Восточный/Брест	12	Пензенск/Дзгюль	7	Одесса/Варшава	3
	Дзгюль/Брест	13	Брест/Варшава	1	Дзгюль/Астана	6		
	Брест/Варшава	5			Астана/Баян	1		
					Баян/Поти	3		
					Поти/Одесса	2		
	Итого	23	Итого	16	Итого	26	Итого	28
Пректы таможенного контроля (раз-ов)	8		3		8		3	
Перегрузочные места (раз-ов)	0		2		1		3	
Таможенный контроль и перегрузка (дней)	11		1		20		6	
Время транзитирования (дней)	34		23		46		34	
Стоимость транзитирования (в тыс. долларов)	Токио/Пензенск	0,369	Токио/Восточный/Восточный	1,470	Токио/Пензенск	0,369	Токио/Одесса	0,219
	Пензенск/Дзгюль	0,290	Восточный/Брест	0,160	Пензенск/Дзгюль	0,290	Одесса/Варшава	0,001
	Дзгюль/Брест	0,268	Брест/Варшава	0,000	Дзгюль/Астана	0,176		
	Брест/Варшава	0,000			Астана/Баян	1,856		
					Баян/Поти	1,269		
					Поти/Одесса	0,969		
					Одесса/Варшава	0,001		
Стоимость транзитирования (в тыс. долларов)	Токио/Пензенск	888	Токио/Восточный/Восточный	2 500	Токио/Пензенск	888	Токио/Одесса	2 719
	Пензенск/Дзгюль	1 285	Восточный/Брест	1 558	Пензенск/Дзгюль	1 285	Одесса/Варшава	700
	Дзгюль/Брест	1 278	Брест/Варшава	120	Дзгюль/Астана	664	Прочие затраты	600
	Брест/Варшава	128	Прочие затраты	600	Астана/Баян	720		
	Прочие затраты	888			Баян/Поти	1 100		
					Поти/Одесса	900		
					Одесса/Варшава	700		
Итого	4 385	Итого	4 870	Итого	6 114	Итого	5 000	

(5) Китай (прибрежная зона) – Восточная Европа

Исследование было проведено по 4 транспортным маршрутам Китай (прибрежная зона) – Восточная Европа (Варшава). Это Трансзападный маршрут, Транссибирский маршрут, маршрут ТРАСЕКА и морской маршрут. Маршрут ТРАСЕКА и морской маршрут подходят к Европейскому континенту через Одессу по Черному морю.

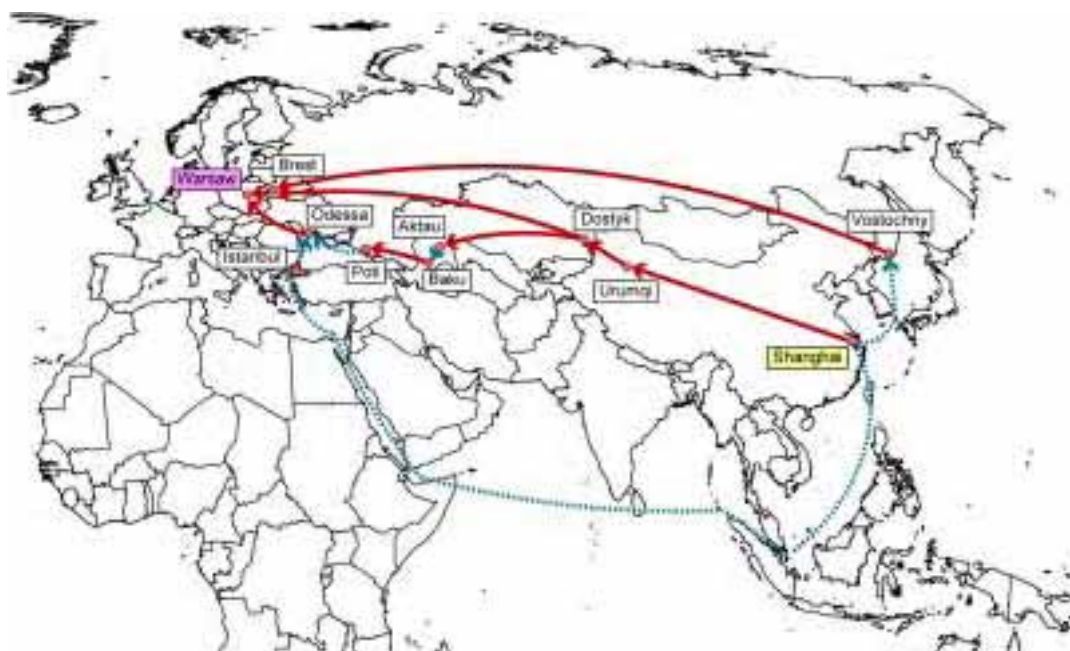


Рисунок 4.2.2-5 Транспортный маршрут: Китай (Прибрежная Область)–З.Европа

1) Транзитное время

Общее транзитное время из Китая (прибрежная зона) до Восточной Европы по морским маршрутам составляет 32 дня (морские перевозки 20 дней + наземные перевозки 3 дня + дополнительное время 9 дней).

Общее транзитное время по Трансзападному маршруту составляет 26 дней (наземные перевозки 18 дней + дополнительное время 8 дней), что короче морского маршрута на 6 дней. Общее транзитное время по Транссибирскому маршруту составляет 23 дня (морские перевозки 3 дня + наземные перевозки 13 дней + дополнительное время 7 дней), что короче морского маршрута на 9 дней и короче Трансзападного маршрута на 3 дня. На проведение всего транзита груза по маршруту ТРАСЕКА требуется 39 дней.

2) Дополнительное время

На морском маршруте Китай (прибрежная зона) – Восточная Европа находятся 3 пункта таможенного контроля и 3 пункта перегрузки. На Транссибирском маршруте расположено 3 пункта таможенного контроля и 2 пункта перегрузки. На Трансзападном маршруте располагаются 4 пункта

таможенного контроля и 2 пункта перегрузки. На маршруте ТРАСЕКА находятся 5 пунктов таможенного контроля и 6 пунктов перегрузки.

Таблица 4.2.2-13 Сравнение транзитного времени (Шанхай - Варшава)

	Трансзападный маршрут		Транссибирский маршрут		#ИЦ		Морской маршрут	
Маршрут	Шанхай - Датун - Брест - Варшава		Шанхай - Восточный - Брест - Варшава		Шанхай - Датун - Актоу - Баю - Поти - Одесса - Варшава		Шанхай - Одесса - Варшава	
Сроки транспортировки (Дней)	Шанхай-Датун	7	Шанхай-Восточный	3	Шанхай-Датун	7	Шанхай-Одесса	28
	Датун-Брест	18	Восточный-Брест	12	Датун-Актоу	8	Одесса-Варшава	3
	Брест-Варшава	7	Брест-Варшава	7	Актоу-Баю	1		
					Баю-Поти	3		
					Поти-Одесса	2		
					Одесса-Варшава	3		
Итого:		18	Итого:	18	Итого:	22	Итого:	31
Пункты таможенного контроля (кол-во)		4		3		8		3
Пункты перегрузки (кол-во)		2		2		8		3
Таможенная проверка и перегрузка (Дней)		8		7		17		8
Время транспортировки (Дней)		18		18		29		31

3) Транспортные расходы

Транспортные расходы по морскому маршруту Китай (прибрежная зона) и Восточная Европа составляют \$5000. Стоимость морских перевозок колеблется в зависимости от ситуации на рынке. Транспортные расходы по Транссибирскому маршруту составляют \$3670. Транспортные расходы по Трансзападному маршруту составляют \$3345, что на \$1650 ниже, чем по морскому маршруту и на \$320 ниже, чем по Транссибирскому маршруту. Транспортные расходы по маршруту ТРАСЕКА составляют \$7150, что в два раза дороже, чем по Трансзападному маршруту.

Таблица 4.2.2-14 Сравнение транспортных расходов (Шанхай - Варшава)

	Трансзападный маршрут		Транссибирский маршрут		#ИЦ		Морской маршрут	
Маршрут	Шанхай - Датун - Брест - Варшава		Шанхай - Восточный - Брест - Варшава		Шанхай - Датун - Актоу - Баю - Поти - Одесса - Варшава		Шанхай - Одесса - Варшава	
Транспортные расходы (US \$/Контейнер)	Шанхай-Датун	1 288	Шанхай-Восточный	1 538	Шанхай-Датун	1 288	Шанхай-Одесса	3 788
	Датун-Брест	1 278	Восточный-Брест	1 558	Датун-Актоу	884	Одесса-Варшава	700
	Брест-Варшава	128	Брест-Варшава	128	Актоу-Баю	728	Прочие затраты	600
	Прочие затраты	838	Прочие затраты	838	Баю-Поти	1 788		
					Поти-Одесса	888		
					Одесса-Варшава	738		
					Прочие затраты	1 188		
Итого:		3 348	Итого:	3 678	Итого:	7 154	Итого:	6 000

4) Общая оценка

По транспортному коридору, соединяющему прибрежную зону Китая с Восточной Европой, Трансзападный маршрут имеет сравнительное преимущество с точки зрения стоимости транспортировки. С другой стороны, Транссибирский маршрут обладает сравнительным преимуществом с точки зрения транзитного времени. Но разница с Транс-Азиатским маршрутом

составляет только 2 дня. По маршруту ТРАСЕКА транзитное время наиболее длительное, а стоимость транспортировки наиболее высокая в сравнении с 4 другими маршрутами.

Таблица 4.2.2-15 Общее сравнение коридора (прибрежная зона Китая – Восточная Европа)

	Транскаспийский маршрут			Транссибирский маршрут		Маршрут ТРАСЕКА		Морской маршрут	
Маршрут	Ташкент - Ланьцзин - Достык - Брест - Варшава			Шанхай - Восточный - Брест - Варшава		Шанхай - Датун - Актау - Баку - Поти - Одесса - Варшава		Шанхай - Одесса - Варшава	
Объем торговли (US\$ млн/год)	30 825								
Объем торговли (миллион TEU)	6 602								
Расстояние (км)	Шанхай-Достык	4 503	Шанхай-Восточный	1 706	Шанхай-Датун	4 503	Шанхай-Одесса	15 538	
	Достык-Брест	6 377	Восточный-Брест	16 206	Датун-Актау	3 842	Одесса-Варшава	1 165	
	Брест-Варшава	200	Брест-Варшава	200	Актау-Баку	483			
					Баку-Поти	1 346			
					Поти-Одесса	1 179			
					Одесса-Варшава	1 165			
Итого	11 077	Итого	18 312	Итого	12 358	Итого	16 701		
Средняя скорость (км/день)	Шанхай-Достык	880	Шанхай-Восточный	600	Шанхай-Датун	880	Шанхай-Одесса	800	
	Достык-Брест	860	Восточный-Брест	870	Датун-Актау	860	Одесса-Варшава	400	
	Брест-Варшава	200	Брест-Варшава	200	Актау-Баку	800			
					Баку-Поти	660			
					Поти-Одесса	800			
					Одесса-Варшава	400			
Сроки транспортировки (дней)	Шанхай-Достык	7	Шанхай-Восточный	9	Шанхай-Датун	7	Шанхай-Одесса	28	
	Достык-Брест	18	Восточный-Брест	12	Датун-Актау	9	Одесса-Варшава	3	
	Брест-Варшава	1	Брест-Варшава	1	Актау-Баку	1			
					Баку-Поти	3			
					Поти-Одесса	2			
					Одесса-Варшава	3			
Итого	18	Итого	18	Итого	22	Итого	23		
Пункты таможенного контроля (кол-во)	4			2		5		3	
Пункты перегрузки (кол-во)	2			2		3		3	
Таможенная проверка и перегрузка (дней)	8			7		17		6	
Время транспортировки (дней)	28			23		30		32	
Стоимость транспортировки за од. (US \$/Контейнер)	Шанхай-Достык	0,300	Шанхай-Восточный	0,140	Шанхай-Датун	0,300	Шанхай-Одесса	0,298	
	Достык-Брест	0,200	Восточный-Брест	0,150	Датун-Актау	0,178	Одесса-Варшава	0,001	
	Брест-Варшава	0,000	Брест-Варшава	0,000	Актау-Баку	1,255			
					Баку-Поти	1,280			
					Поти-Одесса	0,993			
					Одесса-Варшава	0,857			
Итого			Итого		Итого		Итого		
Транспортные расходы (US \$/Контейнер)	Шанхай-Достык	1 358	Шанхай-Восточный	1 533	Шанхай-Датун	1 358	Шанхай-Одесса	3 788	
	Достык-Брест	1 278	Восточный-Брест	1 553	Датун-Актау	864	Одесса-Варшава	700	
	Брест-Варшава	128	Брест-Варшава	128	Актау-Баку	728	Прочие затраты	600	
	Прочие затраты	800	Прочие затраты	800	Баку-Поти	1 280			
					Поти-Одесса	960			
					Одесса-Варшава	700			
Итого	3 348	Итого	3 978	Итого	7 154	Итого	6 000		

(6) Внутренняя территория Китая – Восточная Европа

В настоящее время объемы торговли между внутренней территорией Китая и Европой не столь большие в сравнении с прибрежной зоной Китая. Тем не менее, данный регион находится рядом с Казахстаном и обладает хорошим потенциалом развития для перевозки грузов по Трансказахстанскому маршруту. Важно разработать маркетинговый план, который бы фокусировался на данном регионе.

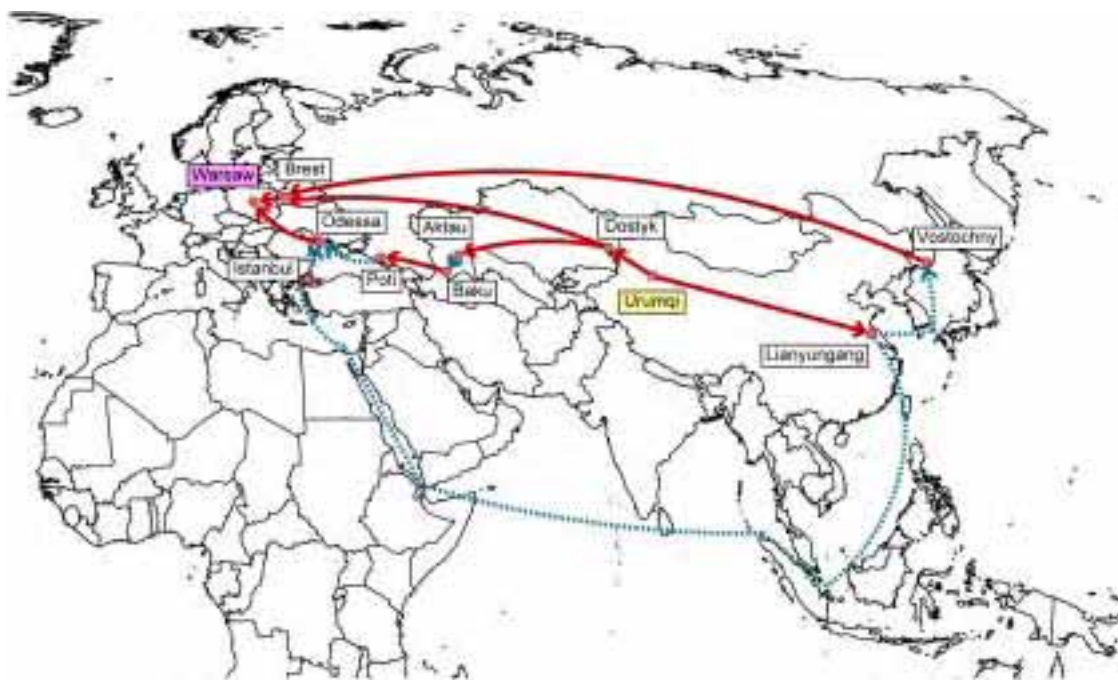


Рисунок 4.2.2-6 Транспортный маршрут: Китай (Внутренняя Область) – 3.Европа

1) Транзитное время

Общее транзитное время по Трансзиатскому маршруту составляет 20 дней (наземные перевозки 12 дней + дополнительное время 8 дней), что обеспечивает подавляющее преимущество над 4 другими маршрутами. Общее транзитное время по маршруту ТРАСЕКА составляет 33 дня, что на 13 дней дольше, чем по Трансзиатскому маршруту и на 7 дней дольше, чем по Транссибирскому маршруту. Общее транзитное время по морскому маршруту составляет 40 дней (морские перевозки 20 дней + наземные перевозки 9 дней + дополнительное время 11 дней).

2) Дополнительное время

На Трансзиатском маршруте находятся 4 пункта таможенного контроля и 2 пункта перегрузки. Для того чтобы воспользоваться всеми преимуществами наиболее короткого расстояния транспортировки грузов по этому маршруту, ключевым элементом является обеспечение быстрого прохождения грузов через эти пункты. На морском маршруте находятся 3 пункта таможенного контроля и 4 пункта перегрузки. На Транссибирском маршруте - 3 пункта таможенного контроля и 3

пункта перегрузки. На маршруте ТРАСЕКА располагаются 5 пунктов таможенного контроля и 6 пунктов перегрузки, что делает данный маршрут наименее привлекательным.

Таблица 4.2.2-16 Сравнение транзитного времени (Урумчи - Варшава)

	Трансзападный маршрут		Транскавказский маршрут		Маршрут ТРАСЕКА		Морской маршрут	
Маршрут	Урумчи - Дастык - Брест - Варшава		Урумчи - Манаскерт - Москва - Санкт-Петербург - Варшава		Урумчи - Дастык - Атыу - Баку - Поти - Одесса - Варшава		Урумчи - Поти - Одесса - Варшава	
Сроки транзитирования (дней)	Урумчи-Дастык	5	Урумчи-Манаскерт	8	Урумчи-Дастык	1	Урумчи-Поти	8
	Дастык-Брест	12	Манаскерт-Брест	8	Дастык-Атыу	6	Поти-Одесса	25
	Брест-Варшава	1	Брест-Варшава	1	Атыу-Баку	1	Одесса-Варшава	2
					Баку-Поти	3		
					Поти-Одесса	2		
					Одесса-Варшава	3		
Итого		12	Итого	16	Итого	16	Итого	25
Пункты таможенного		4		3		5		3
Перегрузочные места (вал-ов)		2		2		4		4
Таможенный контроль и перегрузка (дней)		4		7		17		11
Время транзитирования (дней)		22		26		33		42

3) Транспортные расходы

Транспортные расходы по маршруту внутренняя территория Китая – Восточная Европа составляют \$8100. Стоимость морских перевозок колеблется в зависимости от ситуации на рынке. Транспортные расходы по Трансзападному маршруту составляют \$2150, что менее одной трети в сравнении с морским маршрутом. Общая стоимость транспортировки по маршруту ТРАСЕКА составляет \$5950.

Таблица 4.2.2-17 Сравнение транспортных расходов (Урумчи - Варшава)

	Трансзападный маршрут		Транскавказский маршрут		Маршрут ТРАСЕКА		Морской маршрут	
Маршрут	Урумчи - Дастык - Брест - Варшава		Урумчи - Манаскерт - Москва - Санкт-Петербург - Варшава		Урумчи - Дастык - Атыу - Баку - Поти - Одесса - Варшава		Урумчи - Поти - Одесса - Варшава	
Стоимость транспортировки (USD/Контейнер)	Урумчи-Дастык	143	Урумчи-Манаскерт	1 552	Урумчи-Дастык	143	Урумчи-Поти	2 558
	Дастык-Брест	1 278	Манаскерт-Брест	1 211	Дастык-Атыу	684	Поти-Одесса	4 200
	Брест-Варшава	122	Брест-Варшава	122	Атыу-Баку	720	Одесса-Варшава	700
	Прочие затраты	883	Прочие затраты	555	Баку-Поти	1 700	Прочие затраты	700
					Поти-Одесса	800		
					Одесса-Варшава	700		
					Прочие затраты	1 100		
Итого		2 144	Итого	3 452	Итого	5 953	Итого	9 100

4) Общая оценка

По транспортному коридору, соединяющему внутреннюю территорию Китая с Восточной Европой, Трансзападный маршрут обладает явными преимуществами по сравнению с другими конкурентными маршрутами, как с точки зрения транзитного времени, так и с точки зрения стоимости транспортировки. Тем не менее, на маршруте находятся 4 пункта таможенного контроля и 2 пункта перегрузки. Неудовлетворительная работа данных пунктов может стать причиной

дополнительных задержек. На маршруте ТРАСЕКА располагаются 6 пунктов перегрузки, что делает этот маршрут наименее конкурентоспособным.

Таблица 4.2.2-18 Общее сравнение коридоров (внутренняя территория Китая – Восточная Европа)

	Транскаспийский маршрут		Транссибирский маршрут		Маршрут ТРАСЕКА		Морской маршрут	
Маршрут	Ташкент - Пензенское - Дзель - Брест - Варшава		Ташкент (Якутск) - Восточный - Брест - Варшава		Ташкент - Пензенское - Дзель - Астана - Баку - Поти - Одесса - Варшава		Урумчи - Пензенское - Одесса - Варшава	
Объем перевозок (PSE миллионы)	291							
Объем торговли миллион TEU	0,337							
Расстояние (км)	Урумчи-Дзель	496	Урумчи-Маньчжурск	8 399	Урумчи-Дзель	496	Урумчи-Пензенское	3 611
	Дзель-Брест	6 277	Маньчжурск-Брест	7 713	Дзель-Астана	3 643	Пензенское-Одесса	16 772
	Брест-Варшава	200	Брест-Варшава	200	Астана-Баку	466	Одесса-Варшава	1 166
					Баку-Поти	1 346		
					Поти-Одесса	1 016		
					Одесса-Варшава	1 166		
Итого	7 073	Итого	13 282	Итого	8 326	Итого	20 809	
Средняя скорость (км/ч)	Урумчи-Дзель	600	Урумчи-Маньчжурск	880	Урумчи-Дзель	600	Урумчи-Пензенское	600
	Дзель-Брест	600	Маньчжурск-Брест	970	Дзель-Астана	600	Пензенское-Одесса	800
	Брест-Варшава	200	Брест-Варшава	200	Астана-Баку	600	Одесса-Варшава	400
					Баку-Поти	660		
					Поти-Одесса	600		
					Одесса-Варшава	400		
Время транспортировки (дни)	Урумчи-Дзель	5	Урумчи-Маньчжурск	8	Урумчи-Дзель	1	Урумчи-Пензенское	8
	Дзель-Брест	12	Маньчжурск-Брест	6	Дзель-Астана	6	Пензенское-Одесса	26
	Брест-Варшава	1	Брест-Варшава	1	Астана-Баку	1	Одесса-Варшава	3
					Баку-Поти	3		
					Поти-Одесса	2		
					Одесса-Варшава	3		
Итого	12	Итого	16	Итого	16	Итого	28	
Число таможенных контрольных пунктов	4		3		3		3	
Перегрузочные места (конт-ей)	2		2		6		4	
Таможенный контроль и перегрузка (дни)	3		1		17		11	
Время транспортировки (дни)	23		26		33		46	
Стоимость транспортировки за ед. (PSE/конт-ей/км)	Урумчи-Дзель	0,206	Урумчи-Маньчжурск	0,209	Урумчи-Дзель	0,206	Урумчи-Пензенское	0,081
	Дзель-Брест	0,206	Маньчжурск-Брест	0,170	Дзель-Астана	0,176	Пензенское-Одесса	0,266
	Брест-Варшава	0,001	Брест-Варшава	0,000	Астана-Баку	1,548	Одесса-Варшава	0,001
					Баку-Поти	1,269		
					Поти-Одесса	0,880		
					Одесса-Варшава	0,801		
Стоимость транспортировки (PSE/конт-ей/км)	Урумчи-Дзель	148	Урумчи-Маньчжурск	1 952	Урумчи-Дзель	148	Урумчи-Пензенское	2 518
	Дзель-Брест	1 275	Маньчжурск-Брест	1 311	Дзель-Астана	884	Пензенское-Одесса	4 200
	Брест-Варшава	128	Брест-Варшава	120	Астана-Баку	720	Одесса-Варшава	700
	Прочие затраты	883	Прочие затраты	600	Баку-Поти	1 700	Прочие затраты	700
					Поти-Одесса	600		
					Одесса-Варшава	700		
Итого	2 144	Итого	2 482	Итого	5 953	Итого	6 100	

(7) Япония/Корея – Россия

Для коридора Япония/Корея – Россия существует три крупных транспортных маршрута. Это Транссибирский маршрут, соединяющий регионы посредством Транссибирской ж/д магистрали, Трансазиатский маршрут, соединяющий регионы через Китай и Казахстан, и морской маршрут, соединяющий регионы посредством морского пути.

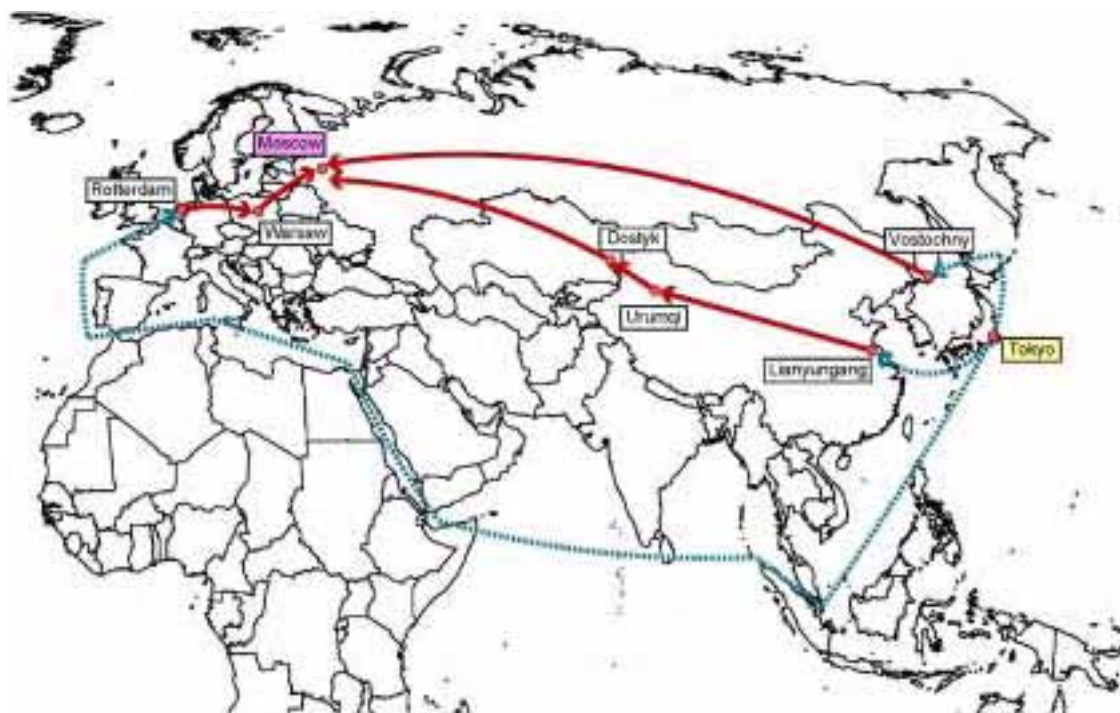


Рисунок 4.2.2-7 Транспортный маршрут: Япония/Корея - Россия

1) Транзитное время

Общее транзитное время из Японии (Токио) в Россию (Москва) по Транссибирскому маршруту составляет 17 дней (морские перевозки 3 дня + наземные перевозки 11 дней + дополнительное время 3 дня).

Общее транзитное время по Трансазиатскому маршруту составляет 24 дня (морские перевозки 3 дня + наземные перевозки 14 дней + дополнительное время 7 дней), что дольше Транссибирского маршрута на 7 дней.

Морской маршрут требует 39 дней для всей поездки (морские перевозки 28 дней + наземные перевозки 4 дня + дополнительное время 7 дней), что на 15 дней дольше, чем Трансазиатский маршрут и на 22 дня дольше Транссибирского маршрута.

2) Дополнительное время

На Транссибирском маршруте существует только 1 таможенный пропускной пункт и 1 перегрузочный пункт. На Трансазиатском маршруте имеется 3 таможенных пропускных пункта и 2

перегрузочных пункта. На морском маршруте имеется 3 таможенных пропускных пункта и 2 перегрузочных пункта.

Таблица 4.2.2-19 Сравнение транзитного времени (Токио-Москва)

	Транссибирский маршрут		Трансазиатский маршрут		Морской маршрут	
Маршрут	Восточный/Москва		Ляньонгань/Достык		Роттердам/Варшава	
			Достык/Москва		Варшава/Москва	
	Токио/Иоюгама/Восточный		Токио/Ляньонгань		Токио/Роттердам	
Время перевозок (дни)	Российские ж/д	11	Ляньонгань/Достык	7	Роттердам/Варшава	2
			Достык/Москва	7	Варшава/Москва	2
	Токио/Иоюгама/Вос	3	Токио/Ляньонгань	3	Токио/Роттердам	28
	Итого	14	Итого	17	Итого	32
Таможенные пропускные пункты (кол-во)	1		3		3	
Перегрузочные пункты (кол-во)	1		2		2	
Таможенная проверка и перегрузка (дни)	3		7		7	
Время перевозок (дни)	17		24		39	

3) Транспортные расходы

Транспортные расходы на Транссибирском маршруте между Японией (Токио) и Россией (Москва) составляют \$4000.

Транспортные расходы на Трансазиатском маршруте составляют \$3700. Морскому маршруту требуется \$6700 для морских и железнодорожных перевозок (от крупного порта в Европе до Москвы).

Таблица 4.2.2-20 Сравнение транспортных расходов (Токио-Москва)

	Транссибирский маршрут		Трансазиатский маршрут		Морской маршрут	
Маршрут	Восточный/Москва		Ляньюньгань/Достык		Роттердам/Варшава	
			Достык/Москва		Варшава/Москва	
	Токио/Иокугама/Восточный		Токио/Ляньюньгань		Токио/Роттердам	
Транспортные расходы (доллары)	Восточный/Москва	1,307	Ляньюньгань/Достык	1,260	Роттердам/Варшава	1,350
			Достык/Москва	1,075	Варшава/Москва	1,380
	Токио/Иокугама/Вос	2,500	Токио/Ляньюньгань	850	Токио/Роттердам	3,500
	Прочие расходы	200	Прочие расходы	500	Прочие расходы	500
	Итого	4,007	Итого	3,685	Итого	6,730

4) Общая оценка

Из транспортных коридоров, соединяющих Японию/Корею с Россией, Транссибирский маршрут имеет доминирующее преимущество над другими маршрутами в плане транзитного времени. На маршруте есть только 1 таможенный пропускной пункт и перегрузочный пункт в российском порту Восточном. Среди конкурентных маршрутов Трансазиатский маршрут является кратчайшим, но на нем много таможенных пропускных пунктов и перегрузочных мест, что делает этот маршрут менее привлекательным по сравнению с Транссибирским маршрутом в плане транзитного времени. Морской маршрут невыгоден как в плане транзитного времени, так и по транспортным расходам.

Таблица 4.2.2-21 Общее сравнение коридоров (Токио-Москва)

	Транссибирский маршрут		Трансазиатский маршрут		Морской маршрут	
Маршрут	Восточный/Москва		Ляньюньгань/Достык		Роттердам/Варшава	
			Достык/Москва		Варшава/Москва	
	Токио/Иокогама/Восточный		Токио/Ляньюньгань		Токио/Роттердам	
Объем торговли (млн долл)	18,415					
Объем торговли (Млн TEU)	0.157					
Расстояние (км)	Восточный/Москва	9,336	Ляньюньгань/Достык	4,500	Роттердам/Варшава	2,250
			Достык/Москва	5,377	Варшава/Москва	2,300
	Токио/Иокогама/Вос	1,695	Токио/Ляньюньгань	2,183	Токио/Роттердам	20,916
	Итого	11,031	Итого	12,060	Итого	25,466
Средняя скорость (км/сут)	Восточный/Москва	870	Ляньюньгань/Достык	660	Роттердам/Варшава	1,000
			Достык/Москва	870	Варшава/Москва	1,000
	Токио/Иокогама/Вос	800	Токио/Ляньюньгань	800	Токио/Роттердам	800
Время перевозок (дни)	Российские ж/д	11	Ляньюньгань/Достык	7	Роттердам/Варшава	2
			Достык/Москва	7	Варшава/Москва	2
	Токио/Иокогама/Вос	3	Токио/Ляньюньгань	3	Токио/Роттердам	28
	Итого	14	Итого	17	Итого	32
Таможенные пропускные пункты (кол-во)	1		3		3	
ПЕРЕГРУЗОЧНЫЕ пункты (кол-во)	1		2		2	
Таможенная проверка и перегрузка (дни)	3		7		7	
Время перевозок (дни)	17		24		39	
Стоимость ед-цы (доллар/км)	Восточный/Москва	0.15	Ляньюньгань/Достык	0.28	Роттердам/Варшава	0.60
			Достык/Москва	0.26	Варшава/Москва	0.60
	Токио/Иокогама/Вос	1.47	Токио/Ляньюньгань	0.39	Токио/Роттердам	0.17
Транспортные расходы (доллары)	Восточный/Москва	1,307	Ляньюньгань/Достык	1,260	Роттердам/Варшава	1,350
			Достык/Москва	1,075	Варшава/Москва	1,380
	Токио/Иокогама/Вос	2,500	Токио/Ляньюньгань	850	Токио/Роттердам	3,500
	Прочие расходы	200	Прочие расходы	500	Прочие расходы	500
	Итого	4,007	Итого	3,685	Итого	6,730

(8) Китай (прибрежная зона) – Россия

Существует три крупных транспортных маршрута для коридора Китай (прибрежная зона) – Россия. Это Транссибирский маршрут, соединяющий регионы посредством Транссибирской железной дороги, Трансзападный маршрут, соединяющий регионы через Китай и Казахстан, и морской маршрут, соединяющий регионы посредством морских перевозок через крупные европейские порты.

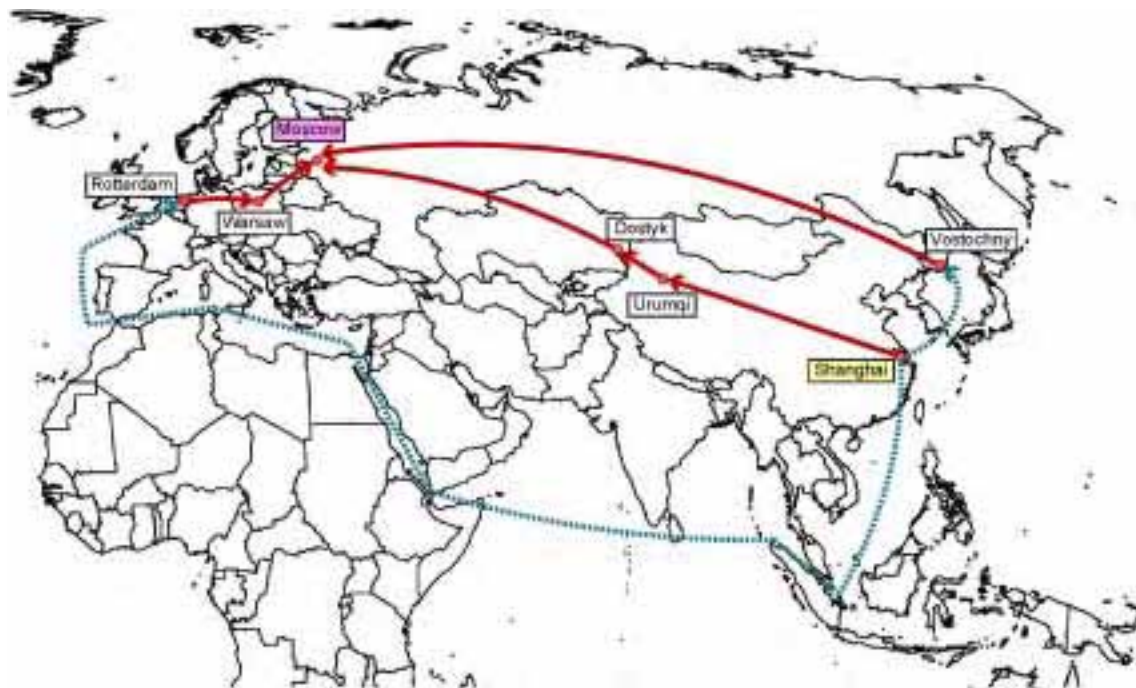


Рисунок 4.2.2-8 Транспортный маршрут: Китай (прибрежная зона) - Россия

1) Транзитное время

Общее транзитное время из Китая (прибрежная зона) в Россию (Москва) по Транссибирскому маршруту составляет 17 дней (морские перевозки 3 дня + наземные перевозки 11 дней + дополнительное время 3 дня).

Общее транзитное время по Трансзападному маршруту составляет 18 дней (наземные перевозки 14 дней + дополнительное время 4 дня).

Морской маршрут требует 37 дней для всей поездки (морские перевозки 26 дней + наземные перевозки 4 дня + дополнительное время 7 дней), что на 19 дней дольше, чем Трансзападный маршрут и на 20 дней дольше Транссибирского маршрута.

2) Дополнительное время

На всем расстоянии от Китая (прибрежная зона) до России (Москва) находится только один таможенный пропускной пункт и 1 перегрузочный пункт на Транссибирском маршруте.

Трансзападный маршрут включает в себя 2 таможенных пропускных пункта и 1 перегрузочный пункт. На морском маршруте есть 3 таможенных пропускных пункта и 2 перегрузочных пункта.

Таблица 4.2.2-22 Сравнение транзитного времени (Шанхай-Москва)

	Транссибирский маршрут		Трансазиатский маршрут		Морской маршрут	
Маршрут	Российские ж/д		Китайские ж/д		Роттердам/Варшава	
			КТЖ, Российские ж/д		Варшава/Москва	
	Шанхай/Восточный				Шанхай/Роттердам	
Время перевозок (дни)	Восточный/Москва	11	Шанхай/Достык	7	Роттердам/Варшава	2
			Достык/Москва	7	Варшава/Москва	2
	Шанхай/Восточный	3			Шанхай/Роттердам	26
	Итого	14	Итого	14	Итого	30
Таможенные пропускные пункты (кол-во)		1		2		3
Перегрузочные пункты (кол-во)		1		1		2
Таможенная проверка и перегрузка (дни)		3		4		7
Время перевозок(дни)		17		18		37

3) Транспортные расходы

Транспортные расходы на Транссибирском маршруте между Китаем (Шанхай) и Россией (Москва) составляют \$2900.

Транспортные расходы на Трансазиатском маршруте составляют \$2700. Морскому маршруту требуется \$6200 для морских и железнодорожных перевозок (от крупного порта в Европе до Москвы).

Таблица 4.2.2-3 Сравнение транспортных расходов (Шанхай-Москва)

	Транссибирский маршрут		Трансазиатский маршрут		Морской маршрут	
Маршрут	Российские ж/д		Китайские ж/д		Роттердам/Варшава	
			КТЖ, Российские ж/д		Варшава/Москва	
	Шанхай/Восточный				Шанхай/Роттердам	
Транспортные расходы (доллары)	Восточный/Москва	1,307	Шанхай/Достык	1,350	Роттердам/Варшава	1,350
			Достык/Москва	1,075	Варшава/Москва	1,380
	Шанхай/Восточный	1,500			Шанхай/Роттердам	3,500
	Прочие расходы	1,700	Прочие расходы	1,800	Прочие расходы	3,700
	Итого	2,880	Итого	2,730	Итого	6,230

4) Общая оценка

Таблица 4.2.2-24 Общее сравнение коридоров (Шанхай-Москва)

	Транссибирский маршрут		Трансазиатский маршрут		Морской маршрут	
Маршрут	Российские ж/д		Китайские ж/д		Роттердам/Варшава	
			КТЖ, Российские ж/д		Варшава/Москва	
	Шанхай/Восточный				Шанхай/Роттердам	
Объем торговли (млн долл)	22,902					
Объем торговли (Млн TEU)	0.543					
Расстояние (км)	Восточный/Москва	9,336	Шанхай/Достык	4,500	Роттердам/Варшава	2,250
			Достык/Москва	5,377	Варшава/Москва	2,300
	Шанхай/Восточный	1,785			Шанхай/Роттердам	19,552
	Итого	11,121	Итого	9,877	Итого	24,102
Средняя скорость (км/сут)	Восточный/Москва	700	Шанхай/Достык	800	Роттердам/Варшава	500
			Достык/Москва	500	Варшава/Москва	500
	Шанхай/Восточный	700			Шанхай/Роттердам	800
	Итого		Итого		Итого	
Время перевозок (дни)	Восточный/Москва	11	Шанхай/Достык	7	Роттердам/Варшава	2
			Достык/Москва	7	Варшава/Москва	2
	Шанхай/Восточный	3			Шанхай/Роттердам	26
	Итого	14	Итого	14	Итого	30
Таможенные пропускные пункты (кол-во)	1		2		3	
ПЕРЕГРУЗОЧНЫЕ пункты (кол-во)	1		1		2	
Таможенная проверка и перегрузка (дни)	3		4		7	
Время перевозок(дни)	17		18		37	
Стоимость ед-цы (доллар/км)	Восточный/Москва	0.15	Шанхай/Достык	0.30	Роттердам/Варшава	0.60
			Достык/Москва	0.26	Варшава/Москва	0.60
	Шанхай/Восточный	0.84			Шанхай/Роттердам	0.18
Транспортные расходы (доллары)	Восточный/Москва	1,307	Шанхай/Достык	1,350	Роттердам/Варшава	1,350
			Достык/Москва	1,075	Варшава/Москва	1,380
	Шанхай/Восточный	1,500			Шанхай/Роттердам	3,500
	Прочие расходы	200	Прочие расходы	300	Прочие расходы	500
	Итого	2,880	Итого	2,730	Итого	6,230

(9) Китай (внутренние регионы) – Россия

Существует три крупных транспортных маршрута на коридоре Китай (внутренние регионы) – Россия. Это Транссибирский маршрут, соединяющий регионы посредством Транссибирской железной дороги, Трансазиатский маршрут, соединяющий регионы через Китай и Казахстан, и морской маршрут, соединяющий регионы посредством морских перевозок через крупные европейские порты.

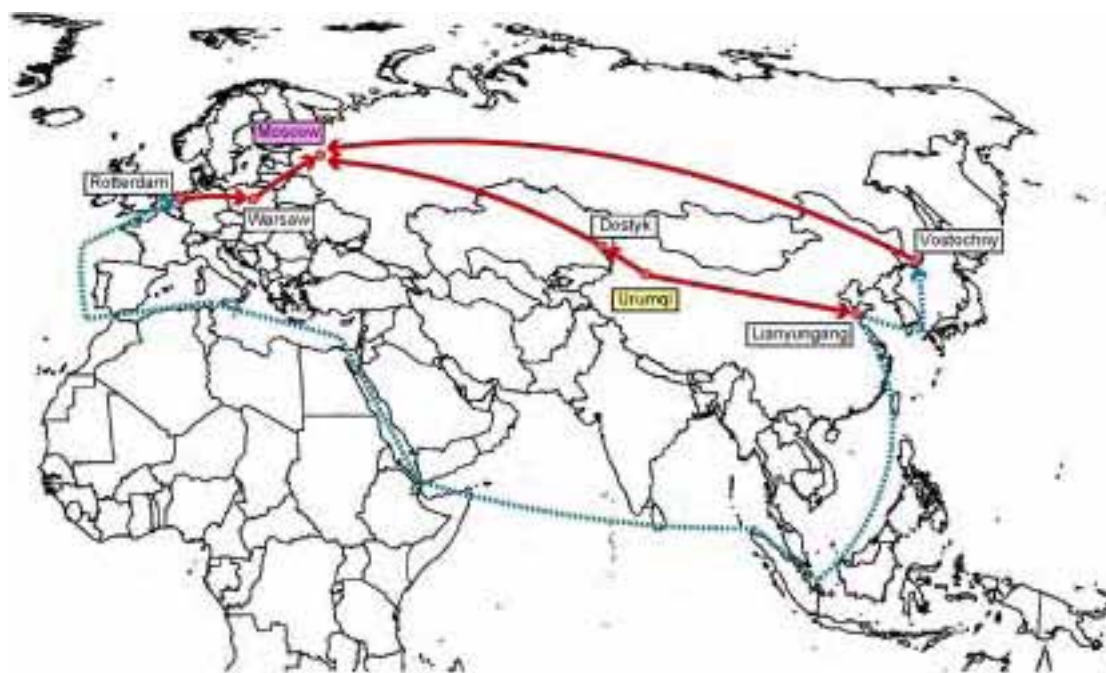


Рисунок 4.2.2-9 Транспортный маршрут: Китай (внутренние регионы) - Россия

1) Транзитное время

Общее транзитное время из Китая (внутренние регионы) в Россию (Москва) по Транссибирскому маршруту составляет 25 дней (морские перевозки 3 дня + наземные перевозки 17 дней + дополнительное время 5 дней).

Общее транзитное время по Трансазиатскому маршруту составляет 12 дней (наземные перевозки 8 дней + дополнительное время 4 дня).

Морской маршрут требует 46 дней для всей поездки (морские перевозки 27 дней + наземные перевозки 10 дней + дополнительное время 9 дней), что на 21 день дольше, чем Транссибирский маршрут и на 34 дня дольше, чем Трансазиатский маршрут.

2) Дополнительное время

Из Китая (внутренние регионы) в Россию (Москва) есть только один таможенный пропускной пункт и 1 перегрузочный пункт на Транссибирском маршруте. Трансазиатский маршрут включает в себя 2

таможенных пропускных пункта и 1 перегрузочный пункт. На морском маршруте есть 3 таможенных пропускных пункта и 3 перегрузочных пункта.

Таблица 4.2.2-25 Сравнение транзитного времени (Урумчи - Москва)

	Транссибирский маршрут		Трансазиатский маршрут		Морской маршрут	
Маршрут	Урумчи/Ляньюньгань		Урумчи/Достык		Урумчи/Ляньюньгань	
	Восточный/Москва		Достык/Москва		Роттердам/Варшава	
					Варшава/Москва	
	Ляньюньгань/Восточный				Ляньюньгань/Роттердам	
Время перевозок (дни)	Урумчи/Ляньюньгань	6	Урумчи/Достык	1	Урумчи/Ляньюньгань	6
	Восточный/Москва	11	Достык/Москва	7	Роттердам/Варшава	2
					Варшава/Москва	2
	Ляньюньгань/Восточный	3			Ляньюньгань/Роттердам	27
	Итого	20	Итого	8	Итого	37
Таможенные пропускные пункты (кол-во)	1		2		3	
Перегрузочные пункты (кол-во)	2		1		3	
Таможенная проверка и перегрузка (дни)	5		4		9	
Время перевозок (дни)	25		12		46	

3) Транспортные расходы

Транспортные расходы на Транссибирском маршруте между Китаем (Урумчи) и Россией (Москва) составляют \$6400.

Транспортные расходы на Трансазиатском маршруте составляют \$1500. Морскому маршруту требуется \$9200 для морских и железнодорожных перевозок (от крупного порта в Европе до Москвы).

Таблица 4.2.2-26 Сравнение транспортных расходов (Урумчи - Москва)

	Транссибирский маршрут		Трансазиатский маршрут		Морской маршрут	
Маршрут	Урумчи/Ляньюньгань		Урумчи/Достык		Урумчи/Ляньюньгань	
	Восточный/Москва		Достык/Москва		Роттердам/Варшава	
					Варшава/Москва	
	Ляньюньгань/Восточный				Ляньюньгань/Роттердам	
Транспортные расходы (доллары)	Урумчи/Ляньюньгань	1 101	Урумчи/Достык	149	Урумчи/Ляньюньгань	1 101
	Восточный/Москва	1 307	Достык/Москва	1 075	Роттердам/Варшава	1 350
					Варшава/Москва	1 380
	Ляньюньгань/Восточный	2 500			Ляньюньгань/Роттердам	4 000
	Прочие расходы	2 500	Прочие расходы	1 200	Прочие расходы	4 600
	Итого	6 380	Итого	1 529	Итого	9 230

4) Общая оценка

Из транспортных коридоров, соединяющих Китай (внутренние регионы) с Россией, Транссибирский маршрут имеет определенное преимущество над другими маршрутами.

Таблица 4.2.2-27 Общее сравнение коридоров (Урумчи - Москва)

	Транссибирский маршрут		Трансазиатский маршрут		Морской маршрут	
Маршрут	Урумчи/Ляньюньгань		Урумчи/Достык		Урумчи/Ляньюньгань	
	Восточный/Москва		Достык/Москва		Роттердам/Варшава	
					Варшава/Москва	
	Ляньюньгань/Восточный				Ляньюньгань/Роттердам	
Объем торговли (млн долл)	310					
Объем торговли (Млн TEU)	0.007					
Расстояние (км)	Урумчи/Ляньюньгань	3,671	Урумчи/Достык	496	Урумчи/Ляньюньгань	3,671
	Восточный/Москва	9,336	Достык/Москва	5,377	Роттердам/Варшава	2,250
					Варшава/Москва	2,300
	Ляньюньгань/Восточный	1,887			Ляньюньгань/Роттердам	19,789
	Итого	14,894	Итого	5,873	Итого	28,010
Средняя скорость (км/сут)	Урумчи/Ляньюньгань	400	Урумчи/Достык	500	Урумчи/Ляньюньгань	400
	Восточный/Москва	700	Достык/Москва	500	Роттердам/Варшава	500
	Ляньюньгань/Восточный	800			Ляньюньгань/Роттердам	800
Время перевозок (Days)	Урумчи/Ляньюньгань	6	Урумчи/Достык	1	Урумчи/Ляньюньгань	6
	Восточный/Москва	11	Достык/Москва	7	Роттердам/Варшава	2
					Варшава/Москва	2
	Ляньюньгань/Восточный	3			Ляньюньгань/Роттердам	27
	Итого	20	Итого	8	Итого	37
Таможенные пропускные пункты (кол-во)	1		2		3	
Перегрузочные пункты (кол-во)	2		1		3	
Таможенная проверка и перегрузка (дни)	5		4		9	
Время перевозок (дни)	25		12		46	
Стоимость ед-цы (доллар/км)	Урумчи/Ляньюньгань	0.68	Урумчи/Достык	0.30	Урумчи/Ляньюньгань	0.68
	Восточный/Москва	0.15	Достык/Москва	0.26	Роттердам/Варшава	0.60
					Варшава/Москва	0.60
	Ляньюньгань/Восточный	1.32			Ляньюньгань/Роттердам	0.20
Транспортные расходы (доллары)	Урумчи/Ляньюньгань	1,101	Урумчи/Достык	149	Урумчи/Ляньюньгань	1,101
	Восточный/Москва	1,307	Достык/Москва	1,075	Роттердам/Варшава	1,350
					Варшава/Москва	1,380
	Ляньюньгань/Восточный	2,500			Ляньюньгань/Роттердам	4,000
	Прочие расходы	300	Прочие расходы	300	Прочие расходы	600
	Итого	6,380	Итого	1,529	Итого	9,230

(10) Япония/Корея – Иран

На коридоре Япония/Корея – Иран имеется 3 представительских транспортных маршрута.

Маршрут ТРАСЕКА (Казахстан) соединяет Японию/Корею через Китай/Казахстан/Каспийское море.

Маршрут ТРАСЕКА (Туркменистан) соединяет Японию/Корею через Китай/Казахстан
/Туркменистан.

Морской маршрут соединяет Японию/Корею посредством морских перевозок в порт Ирана, Бандар-Аббас.

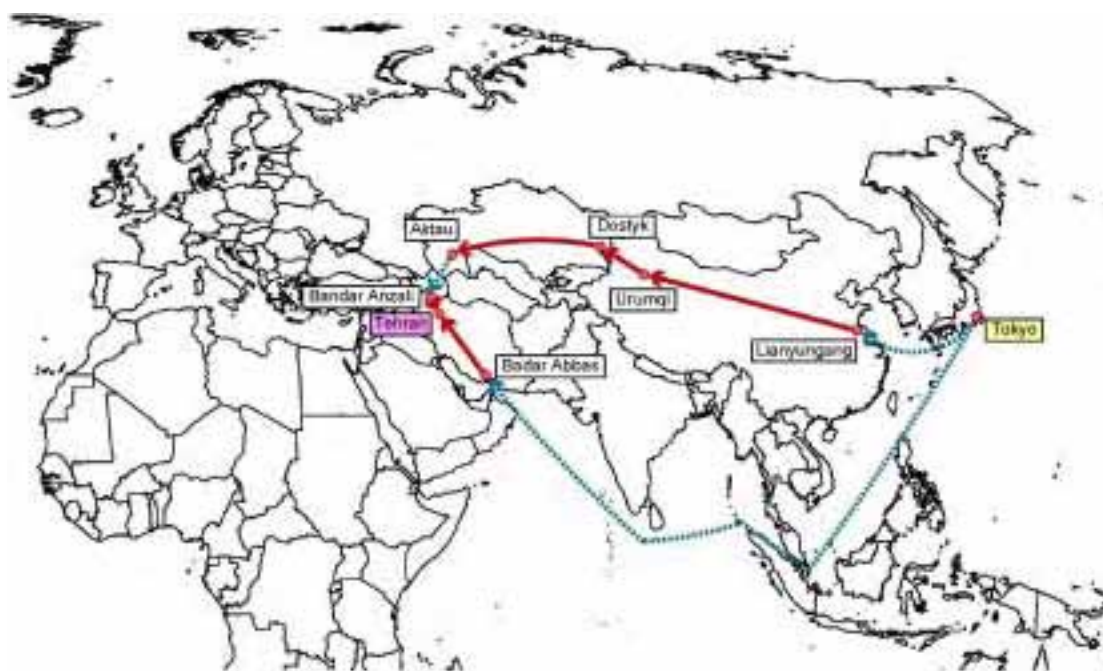


Рисунок 4.2.2-10 Транспортный маршрут: Япония/Корея - Иран

1) Транзитное время

Общее транзитное время по маршруту ТРАСЕКА (Казахстан) составляет 30 дней (морские перевозки 5 дней + наземные перевозки 14 дней + дополнительное время 11 дней).

Общее транзитное время по маршруту ТРАСЕКА (Туркменистан) составляет 28 дней (морские перевозки 3 дня + наземные перевозки 14 дней + дополнительное время 11 дней).

Морской маршрут требует 21 день для всей поездки (морские перевозки 16 дней + наземные перевозки 2 дня + дополнительное время 3 дня), что на 7 дней короче, чем маршрут ТРАСЕКА (Туркменистан) и на 9 дней короче, чем маршрут ТРАСЕКА (Казахстан).

2) Дополнительное время

На морском маршруте есть только 1 таможенный пропускной пункт и 1 перегрузочный пункт. На маршруте ТРАСЕКА (Казахстан) находятся 3 таможенных пропускных пункта и 4 перегрузочных пункта, и в случае маршрута ТРАСЕКА (Туркменистан) имеется соответственно 5 и 3.

Таблица 4.2.2-28 Сравнение транзитного времени (Токио-Тегеран)

	Маршрут ТРАСЕКА		ТРАСЕКА - туркменский маршрут (Достык)		Морской маршрут	
Маршрут	Ляньюньган/Достык		Урумчи/Ляньюньгань		Бандар-Аббас/Тегеран	
	Достык/Актау		Урумчи/Достык			
	Бандар-Анзали/Тегеран		Достык/Алматы			
			Алматы/Ташкент			
			Ташкент/Сарахс			
	Токио/Ляньюньгань		Сарахс/Тегеран		Токио/Бандар-Аббас	
	Актау/Бандар-Анзали		Токио/Ляньюньгань			
Время перевозок (дни)	Ляньюньган/Достык	7	Урумчи/Ляньюньгань	6	Бандар-Аббас/Тегеран	2
	Достык/Актау	6	Урумчи/Достык	1		
	Бандар-Анзали/Тегеран	1	Достык/Алматы	1		
			Алматы/Ташкент	2		
	Токио/Ляньюньгань	3	Ташкент/Сарахс	2	Токио/Бандар-Аббас	16
	Актау/Бандар-Анзали	2	Сарахс/Тегеран	2		
	Итого	19	Токио/Ляньюньгань	3	Итого	18
			Итого	17		
Таможенные пропускные пункты (кол-во)		3		5		1
Перегрузочные пункты (кол-во)		4		3		1
Таможенная проверка и перегрузка (дни)		11		11		3
Время перевозок (дни)		30		28		21

3) Транспортные расходы

Транспортные расходы маршрута ТРАСЕКА (Казахстан) между Токио и Ираном (Тегераном) составляют \$4600.

Транспортные расходы по маршруту ТРАСЕКА (Туркменистан) составляют \$5100. Морскому маршруту требуется \$4500.

Таблица 4.2.2-29 Сравнение транспортных расходов (Токио-Тегеран)

	Маршрут ТРАСЕКА		ТРАСЕКА - туркменский маршрут (Достық)		Морской маршрут	
Маршрут	Ляньюньгань/Достык		Урумчи/Ляньюньгань		Бандар-Аббас/Тегеран	
	Достық/Ақтау		Урумчи/Достык			
	Бандар-Анзали/Тегеран		Достық/Алматы			
			Алматы/Ташкент			
			Ташкент/Сарахс			
	Токио/Ляньюньгань		Сарахс/Тегеран		Токио/Бандар-Аббас	
	Ақтау/Бандар-Анзали		Токио/Ляньюньгань			
Транспортные расходы (Доллары)	Ляньюньгань/Достык	1,260	Урумчи/Ляньюньгань	1,101	Бандар-Аббас/Тегеран	1,299
	Достық/Ақтау	692	Урумчи/Достык	149		
	Бандар-Анзали/Тегеран	342	Достық/Алматы	409		
			Алматы/Ташкент	500		
			Ташкент/Сарахс	306		
	Токио/Ляньюньгань	850	Сарахс/Тегеран	1,033	Токио/Бандар-Аббас	3,000
	Ақтау/Бандар-Анзали	775	Токио/Ляньюньгань	850		
	Прочие доллары	700	Прочие доллары	800	Прочие доллары	200
	Итого	4,619	Итого	5,147	Итого	4,499

4) Общая оценка

Таблица 4.2.2-30 Общее сравнение коридоров (Токио - Тегеран)

	Маршрут ТРАСЕКА		ТРАСЕКА - туркменский маршрут Достык		Морской маршрут	
Маршрут	Ляньюньган/Достык		Урумчи/Ляньюньган		Бандар-Аббад/Тегеран	
	Достык/Актау		Урумчи/Достык			
	Бандар-Анзали/Тегеран		Достык/Алматы			
			Алматы/Ташкент			
			Ташкент/Сарахс			
	Токио/Ляньюньган		Сарахс/Тегеран		Токио/Бандар-Аббас	
Объем торговли (млн долл)	Актау/Бандар-Анзали		Токио/Ляньюньган			
Объем торговли (млн TEU)						
Расстояние (км)	Ляньюньган/Достык	4,500	Урумчи/Ляньюньган	3,671	Бандар-Аббад/Тегеран	1,443
	Достык/Актау	3,843	Урумчи/Достык	496		
	Бандар-Анзали/Тегеран	380	Достык/Алматы	870		
			Алматы/Ташкент	999		
	Токио/Ляньюньган	2,183	Ташкент/Сарахс	1,223	Токио/Бандар-Аббас	11,732
	Актау/Бандар-Анзали	709	Сарахс/Тегеран	1,148		
			Токио/Ляньюньган	2,183		
	Итого	11,615	Итого	10,590	Итого	13,175
Средняя скорость (км/сут)	Ляньюньган/Достык	660	Урумчи/Ляньюньган	660	Бандар-Аббад/Тегеран	650
	Достык/Актау	650	Урумчи/Достык	660		
	Бандар-Анзали/Тегеран	650	Достык/Алматы	650		
			Алматы/Ташкент	650		
	Токио/Ляньюньган	800	Ташкент/Сарахс	650	Токио/Бандар-Аббас	800
	Актау/Бандар-Анзали	600	Сарахс/Тегеран	650		
Время перевозок (дни)			Токио/Ляньюньган	800		
	Ляньюньган/Достык	7	Урумчи/Ляньюньган	6	Бандар-Аббад/Тегеран	2
	Достык/Актау	6	Урумчи/Достык	1		
	Бандар-Анзали/Тегеран	1	Достык/Алматы	1		
			Алматы/Ташкент	2		
	Токио/Ляньюньган	3	Ташкент/Сарахс	2	Токио/Бандар-Аббас	16
Таможенные пропускные пункты (кол-во)	Актау/Бандар-Анзали	2	Сарахс/Тегеран	2		
	Итого	19	Токио/Ляньюньган	3	Итого	18
Перегрузочные пункты (кол-во)			Итого	17		
		3		5		1
Таможенная проверка и перегрузка (дни)		4		3		1
Время перевозок (дни)		11		11		3
Стоимость ед-цы (доллар/км)		30		28		21
	Ляньюньган/Достык	0.28	Урумчи/Ляньюньган	0.30	Бандар-Аббад/Тегеран	0.90
	Достык/Актау	0.00	Урумчи/Достык	0.30		
	Бандар-Анзали/Тегеран	0.90	Достык/Алматы	0.47		
			Алматы/Ташкент	0.50		
	Токио/Ляньюньган	0.39	Ташкент/Сарахс	0.25	Токио/Бандар-Аббас	0.26
Транспортные расходы (Доллары)	Актау/Бандар-Анзали	1.09	Токио/Ляньюньган	0.33		
	Ляньюньган/Достык	1,260	Урумчи/Ляньюньган	1,101	Бандар-Аббад/Тегеран	1,299
	Достык/Актау	692	Урумчи/Достык	149		
	Бандар-Анзали/Тегеран	342	Достык/Алматы	409		
			Алматы/Ташкент	500		
			Ташкент/Сарахс	306		
	Токио/Ляньюньган	850	Сарахс/Тегеран	1,033	Токио/Бандар-Аббас	3,000
	Актау/Бандар-Анзали	775	Токио/Ляньюньган	850		
Прочие доллары						
	Итого	4,619	Итого	5,147	Итого	4,499

(11) Китай (прибрежная зона) – Иран

Существует три представительских транспортных маршрута для коридора Прибрежная зона Китая (Шанхай) – Иран.

Маршрут ТРАСЕКА (Казахстан) соединяет Шанхай с Тегераном через Китай/Казахстан/Каспийское море.

Маршрут ТРАСЕКА (Туркменистан) соединяет Шанхай с Тегераном через Китай/Казахстан/Туркменистан.

Морской маршрут напрямую соединяет Шанхай с Тегераном посредством морских перевозок до Иранского порта, Бандар-Аббас.

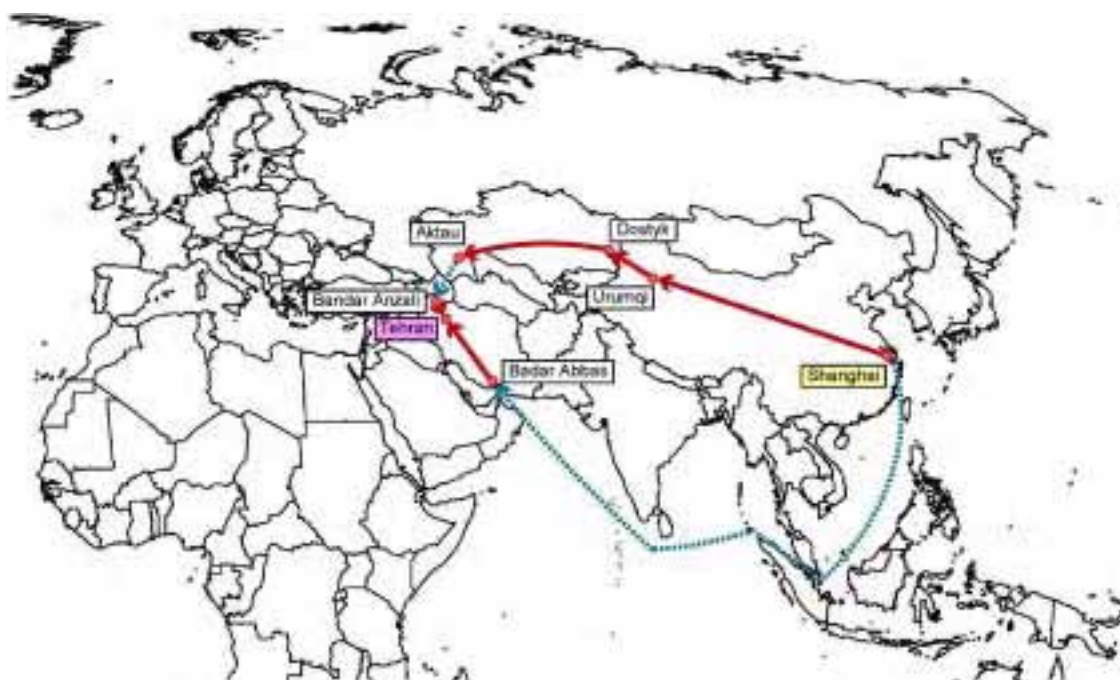


Рисунок 4.2.2-11 Транспортный маршрут Китай (прибрежная зона) - Иран

1) Транзитное время

Общее транзитное время по маршруту ТРАСЕКА (Казахстан) составляет 24 дня (морские перевозки 2 дня + наземные перевозки 14 дней + дополнительное время 8 дней). Общее транзитное время по маршруту ТРАСЕКА (Туркменистан) составляет 22 дня (наземные перевозки 14 дней + дополнительное время 8 дней).

Морской маршрут требует 19 дней для всей поездки (морские перевозки 13 дней + наземные перевозки 3 дня + дополнительное время 3 дня), что на 3 дня короче, чем маршрут ТРАСЕКА (Туркменистан) и на 5 дней короче, чем ТРАСЕКА (Казахстан).

2) Дополнительное время

Маршрут ТРАСЕКА (Казахстан) проходит через 2 таможенных пропускных пункта и 3 перегрузочных пункта, а в случае маршрута ТРАСЕКА (Туркменистан) соответственно 4 и 2.

Морской маршрут имеет только один таможенный пропускной пункт и 1 перегрузочный порт в порту Ирана, Бандар-Аббас.

Таблица 4.2.2-31 Сравнение транзитного времени (Шанай-Тегеран)

	Маршрут ТРАСЕКА		ТРАСЕКА - туркменский маршрут (Достык)		Морской маршрут	
Маршрут	Шанхай/Достык		Шанхай/Урумчи		Бандар-Аббас/Тегеран	
	Достык/Актау		Урумчи/Достык			
	Бандар-Анзали/Тегеран		Достык/Алматы			
			Алматы/Ташкент			
	Актау/Бандар-Анзали		Ташкент/Сарахс		Шанхай/Бандар-Аббас	
			Сарахс/Тегеран			
Время перевозок (дни)	Шанхай/Достык	7	Шанхай/Урумчи	6	Бандар-Аббас/Тегеран	2
	Достык/Актау	6	Урумчи/Достык	1		
	Бандар-Анзали/Тегеран	1	Достык/Алматы	1		
			Алматы/Ташкент	2		
	Актау/Бандар-Анзали	2	Ташкент/Сарахс	2	Шанхай/Бандар-Аббас	14
			Сарахс/Тегеран	2		
	Итого	16	Итого	14	Итого	16
Таможенные пропускные пункты (кол-во)	2		4		1	
Перегрузочные пункты (кол-во)	3		2		1	
Таможенная проверка и перегрузка (дни)	8		8		3	
Время перевозок (дни)	24		22		19	

3) Транспортные расходы

Транспортные расходы маршрута ТРАСЕКА (Казахстан) между Шанхаем и Ираном (Тегеран) составляют \$3600.

Транспортные расходы маршрута ТРАСЕКА (Туркменистан) составляют \$4200. Морскому маршруту требуется \$4500.

Таблица 4.2.2-32 Сравнение транспортных расходов (Шанхай-Тегеран)

	Маршрут ТРАСЕКА		ТРАСЕКА - туркменский маршрут (Достық)		Морской маршрут	
Маршрут	Шанхай/Достык		Шанхай/Урумчи		Бандар-Аббад/Тегеран	
	Достық/Актау		Урумчи/Достык			
	Бандар-Анзали/Тегеран		Достық/Алматы			
			Алматы/Ташкент			
	Актау/Бандар-Анзали		Ташкент/Сарахс		Шанхай/Бандар-Аббас	
			Сарахс/Тегеран			
Транспортные расходы (Доллары)	Шанхай/Достык	1,350	Шанхай/Урумчи	1,201	Бандар-Аббад/Тегеран	1,299
	Достық/Актау	692	Урумчи/Достык	149		
	Бандар-Анзали/Тегеран	342	Достық/Алматы	409		
			Алматы/Ташкент	500		
			Ташкент/Сарахс	306		
	Актау/Бандар-Анзали	775	Сарахс/Тегеран	1,033	Шанхай/Бандар-Аббас	3,000
	Прочие доллары	500	Прочие доллары	600	Прочие доллары	200
	Итого	3,659	Итого	4,197	Итого	4,499

4) Общая оценка

Из транспортных коридоров, соединяющих Китай (прибрежная зона) с Ираном, морской маршрут обладает сравнительным преимуществом в отношении транзитного времени над маршрутами ТРАСЕКА на 3-5 дней. В данном исследовании транзитное время маршрутов ТРАСЕКА насчитывает 8 дней в качестве дополнительного времени. Таким образом, если усовершенствовать прохождение таможенных проверок и механизмы перегрузки, то разницу в транзитном времени можно уменьшить. В плане транспортных расходов маршрут ТРАСЕКА (Казахстан) имеет самые низкие расходы в \$3600, а морской маршрут имеет самую высокую ставку в \$4500.

Таблица 4.2.2-33 Общее сравнение коридоров (Шанхай-Тегеран)

	Маршрут ТРАСЕКА		ТРАСЕКА - туркменский маршрут Достык		Морской маршрут	
Маршрут	Шанхай/Достык		Шанхай/Урумчи		Бандар-Аббас/Тегеран	
	Достык/Актау		Урумчи/Достык			
	Бандар-Анзали/Тегеран		Достык/Алматы			
			Алматы/Ташкент			
	Актау/Бандар-Анзали		Ташкент/Сарахс		Шанхай/Бандар-Аббас	
			Сарахс/Тегеран			
Объем торговли (млн долл)	4 404					
Объем торговли (млн TEU)	0,106					
Расстояние (км)	Шанхай/Достык	4 500	Шанхай/Урумчи	4004	Бандар-Аббас/Тегеран	1 443
	Достык/Актау	3 843	Урумчи/Достык	496		
	Бандар-Анзали/Тегеран	380	Достык/Алматы	870		
			Алматы/Ташкент	999		
	Актау/Бандар-Анзали	709	Ташкент/Сарахс	1223	Шанхай/Бандар-Аббас	10 397
			Сарахс/Тегеран	1148		
	Итого	9 432	Итого	8740	Итого	11 840
Средняя скорость (км/сут)	Шанхай/Достык	650	Шанхай/Урумчи	700	Бандар-Аббас/Тегеран	650
	Достык/Актау	650	Урумчи/Достык	500		
	Бандар-Анзали/Тегеран	650	Достык/Алматы	900		
			Алматы/Ташкент	500		
	Актау/Бандар-Анзали	360	Ташкент/Сарахс	600	Шанхай/Бандар-Аббас	750
			Сарахс/Тегеран	600		
Время перевозок (дни)	Шанхай/Достык	7	Шанхай/Урумчи	6	Бандар-Аббас/Тегеран	2
	Достык/Актау	6	Урумчи/Достык	1		
	Бандар-Анзали/Тегеран	1	Достык/Алматы	1		
			Алматы/Ташкент	2		
	Актау/Бандар-Анзали	2	Ташкент/Сарахс	2	Шанхай/Бандар-Аббас	14
			Сарахс/Тегеран	2		
	Итого	16	Итого	14	Итого	16
Таможенные пропускные пункты (млн-во)	2		4		1	
Перегрузочные пункты (млн-во)	3		2		1	
Таможенная проверка и перегрузка (дни)	8		8		3	
Время перевозок (дни)	24		22		19	
Стоимость ед-цы (доллар/км)	Шанхай/Достык	0,30	Шанхай/Урумчи	0,3	Бандар-Аббас/Тегеран	0,90
	Достык/Актау	0,18	Урумчи/Достык	0,3		
	Бандар-Анзали/Тегеран	0,90	Достык/Алматы	0,47		
			Алматы/Ташкент	0,5		
	Актау/Бандар-Анзали	1,09	Ташкент/Сарахс	0,25	Шанхай/Бандар-Аббас	0,29
			Сарахс/Тегеран	0,9		
Транспортные расходы (Доллары)	Шанхай/Достык	1 350	Шанхай/Урумчи	1 201	Бандар-Аббас/Тегеран	1 299
	Достык/Актау	692	Урумчи/Достык	149		
	Бандар-Анзали/Тегеран	342	Достык/Алматы	409		
			Алматы/Ташкент	500		
			Ташкент/Сарахс	306		
	Актау/Бандар-Анзали	775	Сарахс/Тегеран	1 033	Шанхай/Бандар-Аббас	3 000
	Прочие доллары	500	Прочие доллары	600	Прочие доллары	200
	Итого	3 659	Итого	4 197	Итого	4 499

(12) Китай (внутренняя часть страны) – Иран

Существует три транспортных маршрута по Коридору внутренней части Китая (Урумчи) – Иран (Тегеран).

Маршрут ТРАСЕКА (Казахстанский участок) соединяет Урумчи с Тегераном через Китай – Казахстан – Каспийское море.

Маршрут ТРАСЕКА (Туркменский участок) соединяет Урумчи с Тегераном через Китай – Казахстан - Туркменистан.

Морской маршрут, во-первых соединяет Урумчи с Китайским портом Ляньюньганг по железной дороге, а затем морскими судами до Иранского порта Бандар-Аббас.

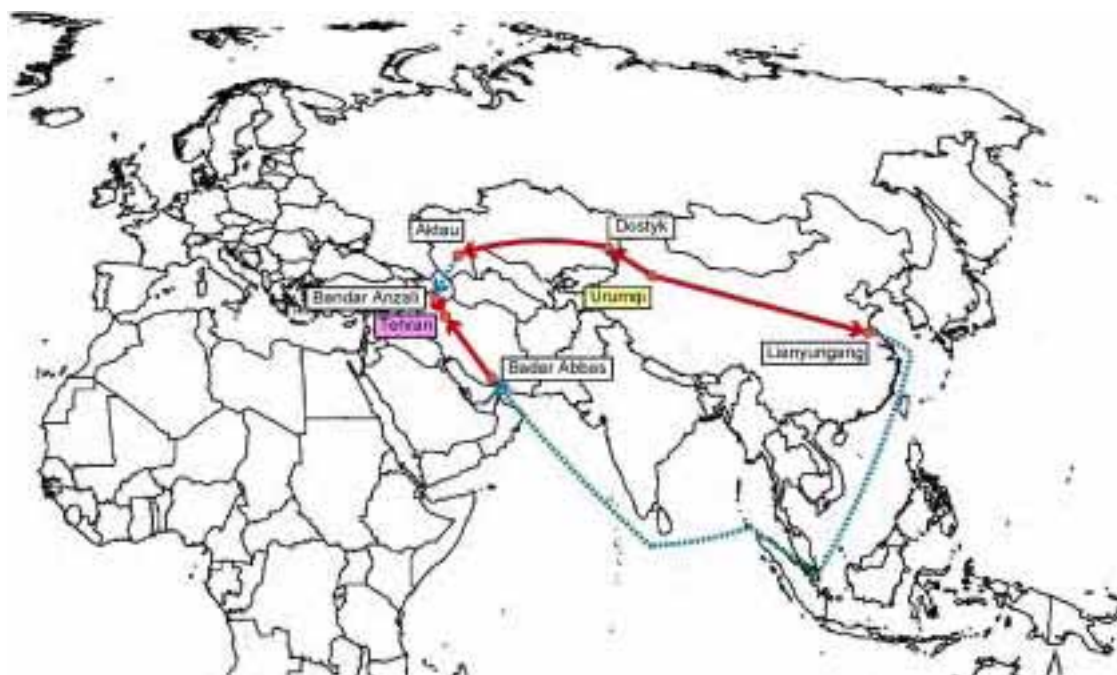


Рис. 4.2.2-12 Транспортный маршрут: Китай (внутренняя часть страны) - Иран

1) Транзитное время

Общее транзитное время по Казахстанскому участку маршрута ТРАСЕКА составляет 18 дней (морские перевозки 2 дня + наземная транспортировка 8 дней + дополнительное время 8 дней).

Общее транзитное время по Туркменскому участку маршрута ТРАСЕКА составляет 16 дней (наземная транспортировка 8 дней + дополнительное время 8 дней). Для перевозки грузов по морскому маршруту требуется всего 27 дней (морские перевозки 14 дней + наземная транспортировка 8 дней + дополнительное время 5 дней).

2) Дополнительное время

При перевозке грузов по Казахстанскому участку маршрута ТРАСЕКА необходимо пройти 2 таможенных поста и 3 точки по перегрузке грузов, а при перевозке грузов по Туркменскому участку

маршрута ТРАСЕКА необходимо пересечь 4 таможенных поста и 2 точки по перегрузке грузов. При перевозке грузов морским транспортом проходится только один таможенный пост и одно место перегрузки грузов в порту разгрузки Бандар-Аббас в Иране.

Таблица 4.2.2-34 Сравнение транзитного времени (Урумчи - Тегеран)

	Маршрут ТРАСЕКА		Туркменский маршрут ТРАСЕКА (Достык)		Морской маршрут	
Маршрут	Урумчи/ Достык Достык/ Актау Бандар Анзали/ Тегеран Актау/ Бандар Анзали		Урумчи/ Достык Достык/ Алматы Алматы/ Ташкент Ташкент/ Сарах Сарах/ Тегеран		Урумчи/ Ляньюнганг Бандар-Аббас/ Тегеран Ляньюнганг/ Бандар-Аббас	
Сроки перевозки (дней)	Урумчи/ Достык	1	Урумчи/ Достык	1	Урумчи/ Ляньюнганг	6
	Достык/ Актау	6	Достык/ Алматы	1	Бандар-Аббас/ Тегеран	2
	Бандар Анзали/ Тегеран	1	Алматы/ Ташкент	2	Ляньюнганг/ Бандар-Аббас	14
	Актау/ Бандар Анзали	2	Ташкент/ Сарах	2		
	Итого	10	Сарах/ Тегеран	2	Итого	22
Таможенные посты (количество)	2		4		1	
Пункты перегрузки (количество)	3		2		2	
Таможенная проверка и перегрузка (дней)	8		8		5	
Сроки перевозки (дней)	18		16		27	

3) Стоимость перевозки грузов

Стоимость перевозки грузов по Казахстанскому участку маршрута ТРАСЕКА от Урумчи до Ирана (Тегеран) составляет 2500 долларов США.

Стоимость перевозки грузов по Туркменскому участку маршрута ТРАСЕКА составляет 3000 долларов США, а перевозка морским путем обходится в 6200 долларов США.

Таблица 4.2.2-35 Сравнение стоимости перевозки грузов (Урумчи - Тегеран)

	Маршрут ТРАСЕКА		Туркменский маршрут ТРАСЕКА (Достык)		Морской маршрут	
Маршрут	Урумчи/ Достык Достык/ Актау Бандар Анзали/ Тегеран Актау/ Бандар Анзали		Урумчи/ Достык Достык/ Алматы Алматы/ Ташкент Ташкент/ Сарах Сарах/ Тегеран		Урумчи/ Ляньюнганг Бандар-Аббас/ Тегеран Ляньюнганг/ Бандар-Аббас	
Стоимость перевозки грузов (US\$)	Урумчи/ Достык	149	Урумчи/ Достык	149	Урумчи/ Ляньюнганг	1 101
	Достык/ Актау	692	Достык/ Алматы	409	Бандар-Аббас/ Тегеран	1 299
	Бандар Анзали/ Тегеран	342	Алматы/ Ташкент	500	Ляньюнганг/ Бандар-Аббас	3 500
	Актау/ Бандар Анзали	775	Ташкент/ Сарах	306		
	Другие расходы	500	Сарах/ Тегеран	1 033	Другие расходы	300
	Итого	2 458	Другие расходы	600	Итого	6 200
			Итого	2 996		

4) Общая оценка

Среди транспортных коридоров, соединяющих внутреннюю часть Китая с Ираном, морской маршрут уступает по конкурентоспособности, как с точки зрения транзитного времени, так и с точки зрения стоимости транспортировки. С другой стороны маршруты ТРАСЕКА обладают общей конкурентоспособностью. В отношении транспортных расходов конкурентными преимуществами обладает Казахстанский участок маршрута ТРАСЕКА, в то же время Туркменский участок маршрута ТРАСЕКА имеет преимущества по транзитному времени.

Таблица 4.2.2-36 Общее сравнение транспортных коридоров (Урумчи - Тегеран)

	Маршрут ТРАСЕКА		Туркменский маршрут ТРАСЕКА (Достык)		Морской маршрут	
Маршрут	Урумчи/ Достык Достык/ Актау Бандар Анзали/ Тегеран Актау/ Бандар Анзали		Урумчи/ Достык Достык/ Алматы Алматы/ Ташкент Ташкент/ Сарах Сарах/ Тегеран		Урумчи/ Ляньюнганг Бандар- Аббас/ Тегеран Ляньюнганг/ Бандар- Аббас	
Объем торговли (миллион US\$)	59					
Объем торговли (миллион TEU)	0,001					
Расстояние (км)	Урумчи/ Достык	496	Урумчи/ Достык	496	Урумчи/ Ляньюнганг	3 671
	Достык/ Актау	3 843	Достык/ Алматы	870	Бандар- Аббас/ Тегеран	1 443
	Бандар Анзали/ Тегеран	380	Алматы/ Ташкент	999		
	Актау/ Бандар Анзали	709	Ташкент/ Сарах	1 223	Ляньюнганг/ Бандар- Аббас	10 621
	Итого	5 428	Сарах/ Тегеран	1 148	Итого	15 735
Средняя скорость (км/день)	Урумчи/ Достык	660	Урумчи/ Достык	660	Урумчи/ Ляньюнганг	660
	Достык/ Актау	650	Достык/ Алматы	650	Бандар- Аббас/ Тегеран	650
	Бандар Анзали/ Тегеран	650	Алматы/ Ташкент	650		
	Актау/ Бандар Анзали	600	Ташкент/ Сарах	650	Ляньюнганг/ Бандар- Аббас	800
			Сарах/ Тегеран	650		
Сроки перевозок (дней)	Урумчи/ Достык	1	Урумчи/ Достык	1	Урумчи/ Ляньюнганг	6
	Достык/ Актау	6	Достык/ Алматы	1	Бандар- Аббас/ Тегеран	2
	Бандар Анзали/ Тегеран	1	Алматы/ Ташкент	2		
	Актау/ Бандар Анзали	2	Ташкент/ Сарах	2	Ляньюнганг/ Бандар- Аббас	14
	Итого	10	Сарах/ Тегеран	2	Итого	22
Таможенные посты (количество)	2		4		1	
Пункты перегрузки (количество)	3		2		2	
Таможенная проверка и перегрузка (дней)	8		8		5	
Сроки перевозки (дней)	18		16		27	
Цена за единицу (US\$/км)	Урумчи/ Достык	0,30	Урумчи/ Достык	0,30	Урумчи/ Ляньюнганг	0,30
	Достык/ Актау	0,18	Достык/ Алматы	0,47	Бандар- Аббас/ Тегеран	0,90
	Бандар Анзали/ Тегеран	0,90	Алматы/ Ташкент	0,50		
	Актау/ Бандар Анзали	1,09	Ташкент/ Сарах	0,25	Ляньюнганг/ Бандар- Аббас	0,33
			Сарах/ Тегеран	0,90		
Стоимость перевозок грузов (US\$)	Урумчи/ Достык	149	Урумчи/ Достык	149	Урумчи/ Ляньюнганг	1 101
	Достык/ Актау	692	Достык/ Алматы	409	Бандар- Аббас/ Тегеран	1 299
	Бандар Анзали/ Тегеран	342	Алматы/ Ташкент	500		
	Актау/ Бандар Анзали	775	Ташкент/ Сарах	306	Ляньюнганг/ Бандар- Аббас	3 500
	Прочие расходы	500	Сарах/ Тегеран	1 033	Прочие расходы	300
	Итого	2 458	Итого	2 996	Итого	6 200

(13) Япония/Корея – Кавказ

Исследование проведено по двум типичным транспортным маршрутам коридора Япония/Корея – регион Кавказа (Баку, Азербайджан).

Маршрут ТРАСЕКА соединяет Японию (Токио) и Баку через Китай – Казахстан – Каспийское море. Морской маршрут проходит от Японии/Кореи через Суэцкий Канал, Средиземное и Черное море в Потти (Грузия), а затем оттуда по железной дороге до Баку.

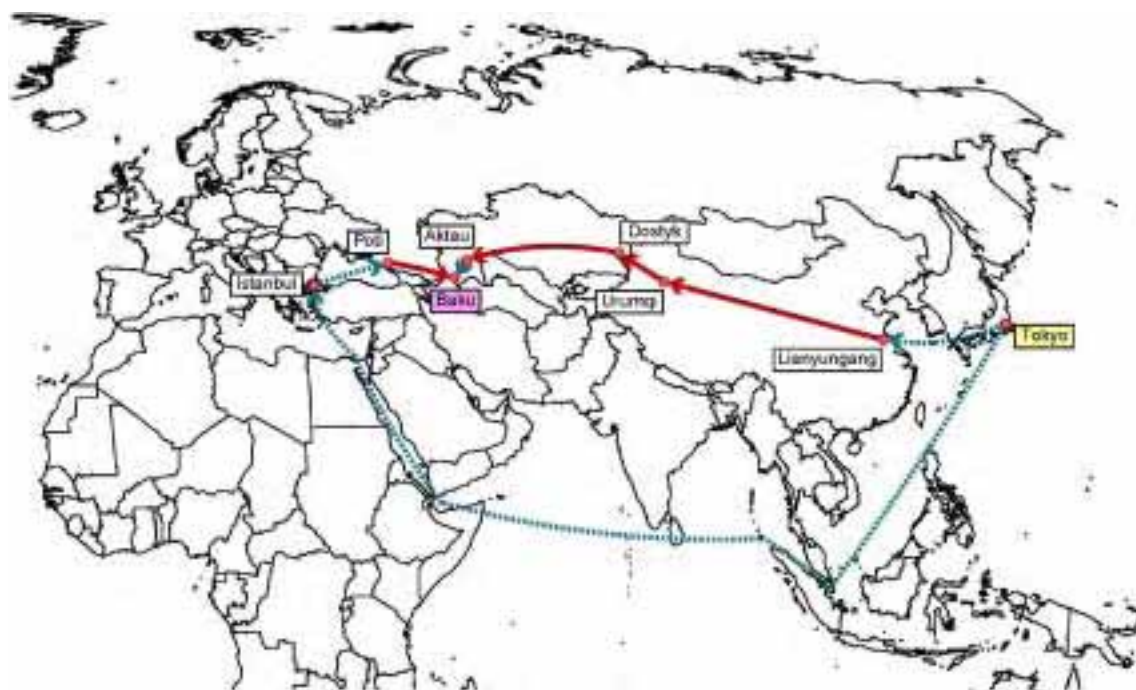


Рис. 4.2.2-13 Транспортный маршрут: Япония/Корея - Кавказ

1) Транзитное время

Общее транзитное время по маршруту ТРАСЕКА составляет 26 день (морские перевозки 4 дня + наземная транспортировка 13 дней + дополнительное время 9 дней). При перевозке грузов морским путем требуется 33 дня (морские перевозки 22 дня + наземная транспортировка 5 дней + дополнительное время 6 дней).

2) Дополнительное время

При перевозке грузов по маршруту ТРАСЕКА необходимо пройти 3 таможенных поста и 3 перегрузочных места. При перевозке грузов морским путем необходимо пройти 2 таможенных поста и 2 перегрузочных места на протяжении всего маршрута.

Таблица 4.2.2-37 Сравнение транзитного времени (Токио - Баку)

	Маршрут ТРАСЕКА		Морской маршрут	
Маршрут	Токио - Ляньюнганг - Достык - Актау		Токио - Стамбул - Потти - Баку	
Сроки перевозки (дней)	Токио/ Ляньюнганг	3	Токио/ Стамбул/ Потти	22
	Китайские железные дороги	7	Потти/ Баку	5
	Казахстанские железные дороги	6		
	Актау/ Баку	1		
	Итого	17	Итого	27
Таможенные посты (количество)	3		2	
Пункты перегрузки (количество)	3		2	
Таможенная проверка перегрузка (дней)	9		6	
Сроки перевозки (дней)	26		33	

3) Стоимость перевозки грузов

Стоимость перевозки грузов по маршруту ТРАСЕКА между Токио и Баку составляет 4100 долларов США. Стоимость перевозки грузов морским маршрутом составляет 5800 долларов США.

Таблица 4.2.2-38 Сравнение стоимости перевозки грузов (Токио - Баку)

	Маршрут ТРАСЕКА		Морской маршрут	
Маршрут	Токио - Ляньюнганг - Достык - Актау		Токио - Стамбул - Потти - Баку	
Стоимость перевозки грузов (US \$/контейнер)	Токио/ Ляньюнганг	850	Токио/ Стамбул/ Потти	3 700
	Ляньюнганг/ Достык	1 260	Потти/ Баку	1 700
	Достык/ Актау	684	Прочие расходы	400
	Актау/ Баку	720		
	Прочие расходы	600		
	Итого	4 114	Итого	5 800

4) Общая оценка

По транспортному коридору, соединяющему Японию/Корею и Баку, маршрут ТРАСЕКА обладает общими конкурентными преимуществами по сравнению с морским маршрутом, как с точки зрения транзитного времени, так и с точки зрения стоимости перевозки грузов. На протяжении данного маршрута находится относительно небольшое число таможенных постов и перегрузочных мест,

несмотря на то, что маршрут в большей части является наземным. Этот факт также влияет на состояние конкурентоспособности.

Таблица 4.2.2-39 Общее сравнение коридора (Токио - Баку)

	Маршрут ТРАСЕКА		Морской маршрут	
Маршрут	Токио - Ляньюнганг - Достык - Актау		Токио - Стамбул - Поти - Баку	
Объем торговли (US\$ миллионов)	162			
Объем торговли (миллионов TEU)	0,000			
Расстояние (км)	Токио/ Ляньюнганг	2 183	Токио/ Стамбул/ Поти	17 381
	Ляньюнганг/ Достык	4 500	Поти/ Баку	1 340
	Достык/ Актау	3 843		
	Актау/ Баку	463		
	Итого	10 989	Итого	18 721
Средняя скорость (км/дней)	Токио/ Ляньюнганг	800	Токио/ Стамбул/ Поти	800
	Китайские железные дороги	660	Поти/ Баку	300
	Казахстанские железные дороги	650		
	Актау/ Баку	600		
Сроки перевозки (дней)	Токио/ Ляньюнганг	3	Токио/ Стамбул/ Поти	22
	Китайские железные дороги	7	Поти/ Баку	5
	Казахстанские железные дороги	6		
	Актау/ Баку	1		
	Итого	17	Итого	27
Таможенные посты (количество)	3		2	
Пункты перегрузки (количество)	3		2	
Таможенная проверка перегрузка (дней)	9		6	
Сроки перевозки (дней)	26		33	
Единичная стоимость перевозки грузов (US\$/контейнер)	Токио/ Ляньюнганг	0,389	Токио/ Стамбул/ Поти	1,470
	Ляньюнганг/ Достык	0,280	Поти/ Баку	0,150
	Достык/ Актау	0,178		
	Актау/ Баку	1,555		
Стоимость перевозки грузов (US \$/контейнер)	Токио/ Ляньюнганг	850	Токио/ Стамбул/ Поти	3 700
	Ляньюнганг/ Достык	1 260	Поти/ Баку	1 700
	Достык/ Актау	684	Прочие расходы	400
	Актау/ Баку	720		
	Прочие расходы	600		
	Итого	4 114	Итого	5 800

(14) Китай (прибрежная зона) – Кавказ

Исследование проведено по двум типичным транспортным маршрутам коридора прибрежная зона Китая (Шанхай) – Кавказский регион (Баку, Азербайджан).

Маршрут ТРАСЕКА соединяет Шанхай и Баку по железной дороге через Китай – Казахстан, а затем через Каспийское море.

Морской маршрут проходит от Шанхая через Суэцкий канал, Средиземное и Черное море до Поти (Грузия), а оттуда по железной дороге до Баку.

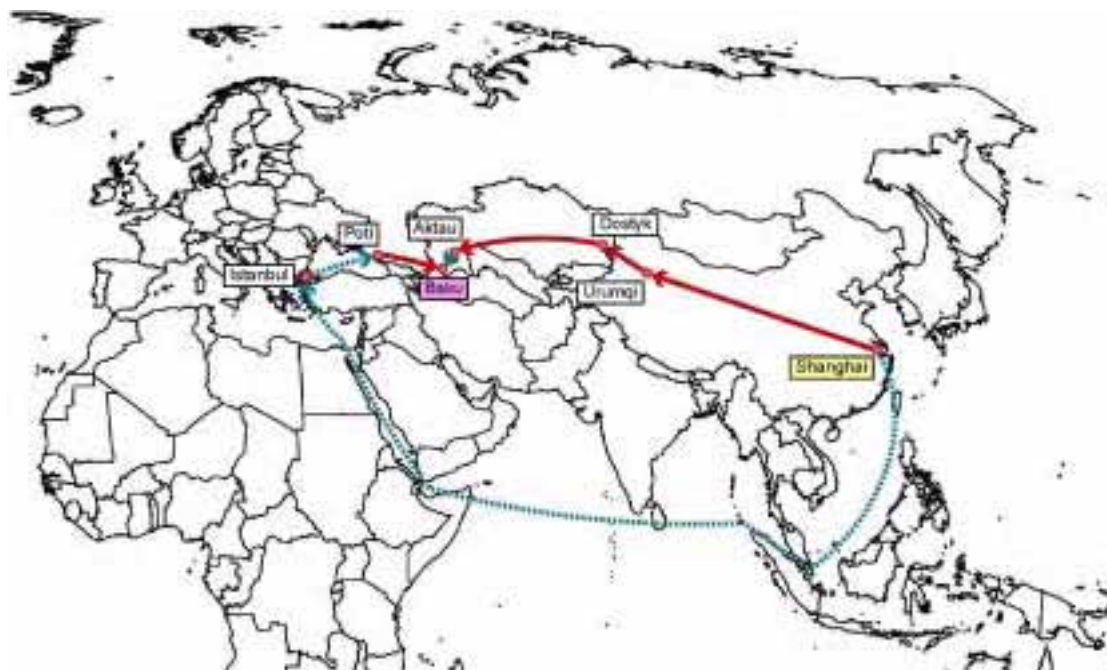


Рис. 4.2.2-14 Транспортный маршрут: Китай (прибрежная зона) - Кавказ

1) Транзитное время

Общее транзитное время от Шанхая до Баку по маршруту ТРАСЕКА составляет 20 дней (наземная транспортировка 13 дней + морские перевозки 1 день + дополнительное время 6 дней). При перевозке грузов морским маршрутом всего требуется 32 дня (морские перевозки 21 день + наземная транспортировка 5 дней + дополнительное время 6 дней), что на 12 дней дольше, чем при перевозке грузов по маршруту ТРАСЕКА.

2) Дополнительное время

Во время перевозки грузов из Шанхая в Баку по маршруту ТРАСЕКА необходимо пересечь 2 таможенных поста и 2 пункта перегрузки. При перевозке грузов морским путем также необходимо пересечь 2 таможенных поста и 2 пункта перегрузки.

Таблица 4.2.2-40 Сравнение транзитного времени (Шанхай - Баку)

	Маршрут ТРАСЕКА		Морской маршрут	
Маршрут	Шанхай - Достык - Актау - Баку		Шанхай - Стамбул - Потти - Баку	
Сроки перевозки (дней)	Шанхай/ Достык	7	Шанхай/ Стамбул/ Потти	21
	Достык/ Актау	6	Потти/ Баку	5
	Актау/ Баку	1		
	Итого	14	Итого	26
Таможенные посты (количество)	2		2	
Пункты перегрузки (количество)	2		2	
Таможенная проверка перегрузка (дней)	6		6	
Сроки перевозки (дней)	20		32	

3) Стоимость перевозки грузов

Стоимость перевозки грузов по маршруту ТРАСЕКА между Шанхаем и Баку составляет 3100 долларов США, в то время как стоимость перевозки морским маршрутом составляет 5800 долларов США.

Таблица 4.2.2-41 Сравнение стоимости перевозки грузов (Шанхай - Баку)

	Маршрут ТРАСЕКА		Морской маршрут	
Маршрут	Шанхай - Достык - Актау - Баку		Шанхай - Стамбул - Потти - Баку	
Стоимость перевозки грузов (US \$/ контейнер)	Шанхай/ Достык	1 350	Шанхай/ Стамбул/ Потти	3 700
	Достык/ Актау	684	Потти/ Баку	1 700
	Актау/ Баку	720	Прочие расходы	400
	Прочие расходы	400		
	Итого	3 154	Итого	5 800

4) Общая оценка

По транспортному коридору, соединяющему прибрежную зону Китая (Шанхай) и Баку, маршрут ТРАСЕКА обладает общими конкурентными преимуществами по сравнению с морским маршрутом,

как с точки зрения транзитного времени, так и с точки зрения стоимости перевозки грузов. На протяжении данного маршрута находится относительно небольшое число таможенных постов и перегрузочных мест, несмотря на то, что маршрут в большей части является наземным. Этот факт также влияет на состояние конкурентоспособности.

Помимо исследованных маршрутов, существует также другой маршрут, проходящий через Иран (Шанхай – Бандар-Аббас – Баку), по которому осуществляется перевозка грузов морскими судами и грузовиками. Транзитное время перевозки грузов по этому маршруту составляет 22-23 дня, а стоимость перевозки в пределах 3700 – 6500 долларов США.

Таблица 4.2.2-42 Общее сравнение транспортного коридора (Шанхай - Баку)

	Маршрут ТРАСЕКА		Морской маршрут	
Маршрут	Шанхай - Достык - Актау - Баку		Шанхай - Стамбул - Поти - Баку	
Объем торговли (US\$ миллионов)	499			
Объем торговли (миллионов TEU)	0,012			
Расстояние (км)	Шанхай/ Достык	4 500	Шанхай/ Стамбул/ Поти	16 020
	Достык/ Актау	3 843	Поти/ Баку	1 340
	Актау/ Баку	463		
	Итого	8 806	Итого	17 360
Средняя скорость (км/дней)	Шанхай/ Достык	660	Шанхай/ Стамбул/ Поти	800
	Достык/ Актау	650	Поти/ Баку	300
	Актау/ Баку	600		
Сроки перевозки (дней)	Шанхай/ Достык	7	Шанхай/ Стамбул/ Поти	21
	Достык/ Актау	6	Поти/ Баку	5
	Актау/ Баку	1		
	Итого	14	Итого	26
Таможенные посты (количество)	2		2	
Пункты перегрузки (количество)	2		2	
Таможенная проверка перегрузка (дней)	6		6	
Сроки перевозки (дней)	20		32	
Единичная стоимость перевозки грузов (US контейнер)	Шанхай/ Достык	0,300	Шанхай/ Стамбул/ Поти	1,470
	Достык/ Актау	0,178	Поти/ Баку	0,150
	Актау/ Баку	1,555		
Стоимость перевозки грузов (US \$/ контейнер)	Шанхай/ Достык	1 350	Шанхай/ Стамбул/ Поти	3 700
	Достык/ Актау	684	Поти/ Баку	1 700
	Актау/ Баку	720	Прочие расходы	400
	Прочие расходы	400		
	Итого	3 154	Итого	5 800

(15) Китай (внутренняя часть страны) – страны Кавказа

Исследование проведено по двум типичным маршрутам коридора внутренней части Китая (Урумчи) – Кавказский регион (Баку, Азербайджан).

Маршрут ТРАСЕКА соединяет железнодорожным сообщением Урумчи и Баку через Казахстан, а затем по Каспийскому морю.

Морской маршрут предусматривает доставку грузов по железной дороге до Шанхая, затем морскими судами через Суэцкий канал, Средиземное и Черное море в Потти (Грузия), а из Потти в Баку по железной дороге.

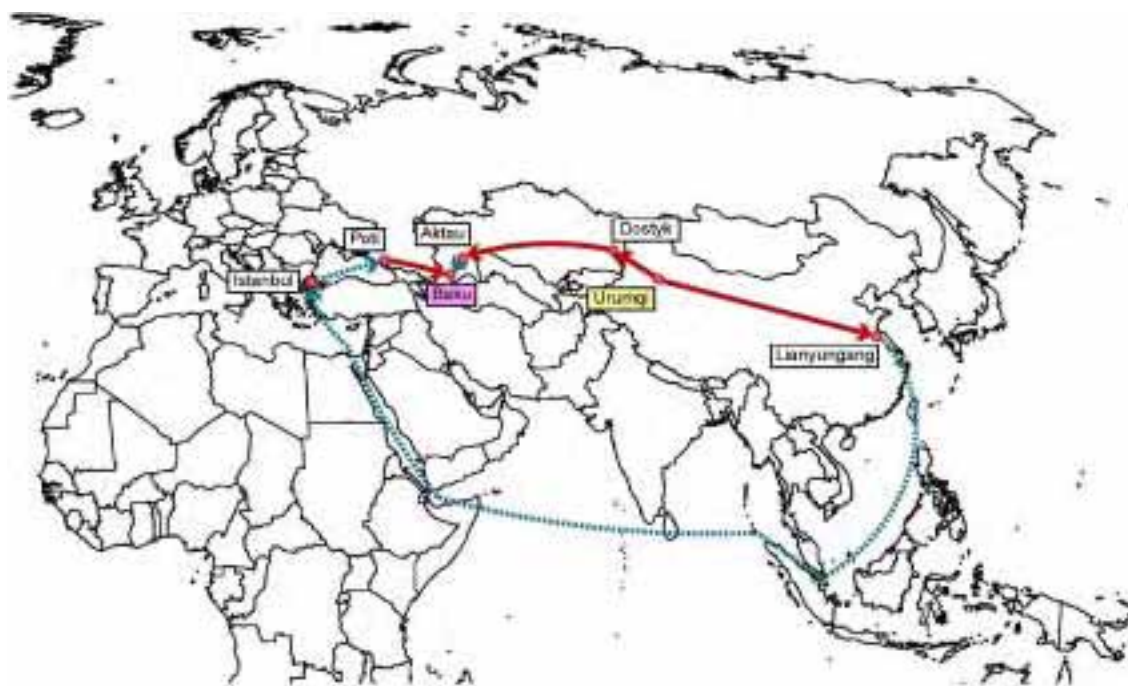


Рис. 4.22-15 Транспортный маршрут: Китай (внутренняя часть страны)– страны Кавказа

1) Транзитное время

Общее транзитное время из Урумчи до Баку по маршруту ТРАСЕКА составляет 14 дней (наземная транспортировка 7 дней + морские перевозки 1 день + дополнительное время 6 дней). Для перевозки грузов морским путем всего требуется 40 дней (морские перевозки 21 день + наземная транспортировка 11 дней + дополнительное время 8 дней), что на 26 дней дольше, чем перевозка по маршруту ТРАСЕКА.

2) Дополнительное время

При перевозке грузов из Урумчи до Баку по маршруту ТРАСЕКА необходимо пройти два таможенных поста и два перегрузочных пункта, а в случае перевозки морским маршрутом необходимо пройти два таможенных поста и три пункта перегрузки грузов.

Таблица 4.2.2-43 Сравнение транзитного времени (Урумчи - Баку)

	Маршрут ТРАСЕКА		Морской маршрут	
Маршрут	Урумчи - Достык - Актау - Баку		Урумчи - Ляньюнганг - Стамбул - Потти - Баку	
Сроки перевозки (дней)	Урумчи/ Достык	1	Урумчи/ Ляньюнганг	6
	Достык/ Актау	6	Ляньюнганг/ Стамбул/ Потти	21
	Актау/ Баку	1	Потти/ Баку	5
	Итого	8	Итого	32
Таможенные посты (количество)	2		2	
Пункты перегрузки (количество)	2		3	
Таможенная проверка перегрузки (дней)	6		8	
Сроки перевозки (дней)	14		40	

3) Стоимость перевозки грузов

Стоимость перевозки грузов из внутренних районов Китая до Баку по маршруту ТРАСЕКА составляет 1900 долларов США, в то время как стоимость перевозки морским путем составляет 8800 долларов США.

Таблица 4.2.2-44 Сравнение стоимости перевозки грузов (Урумчи - Баку)

	Маршрут ТРАСЕКА		Морской маршрут	
Маршрут	Урумчи - Достык - Актау - Баку		Урумчи - Ляньюнганг - Стамбул - Потти - Баку	
Стоимость перевозки грузов (US \$/ контейнер)	Урумчи/ Достык	149	Урумчи/ Ляньюнганг	2 500
	Достык/ Актау	684	Ляньюнганг/ Стамбул/ Потти	4 200
	Актау/ Баку	720	Потти/ Баку	1 700
	Прочие расходы	400	Прочие расходы	500
	Итого	1 953	Итого	8 900

4) Общая оценка

Благодаря более короткому расстоянию перевозки грузов по транспортному коридору, соединяющему внутренние районы Китая (Урумчи) и Баку, маршрут ТРАСЕКА обладает общими конкурентными преимуществами по сравнению с морским маршрутом, как с точки зрения транзитного времени, так и с точки зрения стоимости перевозки грузов. На протяжении данного маршрута находится относительно небольшое число таможенных постов и перегрузочных мест,

несмотря на то, что маршрут в большей части является наземным. Этот факт также влияет на состояние конкурентоспособности.

Таблица 4.2.2-45 Общее сравнение транспортного коридора (Урумчи - Баку)

	Маршрут ТРАСЕКА		Морской маршрут	
Маршрут	Урумчи - Достык - Актау - Баку		Урумчи - Ляньюнганг - Стамбул - Поти - Баку	
Объем торговли (US\$ миллионов)	7			
Объем торговли (миллионов TEU)	0,000			
Расстояние (ки)	Урумчи/ Достык	496	Урумчи/ Ляньюнганг	3 671
	Достык/ Актау	3 843	Ляньюнганг/ Стамбул/ Поти	16 257
	Актау/ Баку	463	Поти/ Баку	1 340
	Итого	4 802	Итого	21 268
Средняя скорость (ки/дней)	Урумчи/ Достык	660	Урумчи/ Ляньюнганг	660
	Достык/ Актау	650	Ляньюнганг/ Стамбул/ Поти	800
	Актау/ Баку	600	Поти/ Баку	300
	Итого		Итого	
Сроки перевозки (дней)	Урумчи/ Достык	1	Урумчи/ Ляньюнганг	6
	Достык/ Актау	6	Ляньюнганг/ Стамбул/ Поти	21
	Актау/ Баку	1	Поти/ Баку	5
	Итого	7	Итого	32
Таможенные посты (количество)	2		2	
Пункты перегрузки (количество)	2		3	
Таможенная проверка перегрузка (дней)	6		8	
Сроки перевозки (дней)	13		40	
Единичная стоимость перевозки грузов (US контейнер)	Урумчи/ Достык	0,300	Урумчи/ Ляньюнганг	0,681
	Достык/ Актау	0,178	Ляньюнганг/ Стамбул/ Поти	0,258
	Актау/ Баку	1,555	Поти/ Баку	1,269
	Итого		Итого	
Стоимость перевозки грузов (US \$/ контейнер)	Урумчи/ Достык	149	Урумчи/ Ляньюнганг	2 500
	Достык/ Актау	684	Ляньюнганг/ Стамбул/ Поти	4 200
	Актау/ Баку	720	Поти/ Баку	1 700
	Прочие расходы	400	Прочие расходы	500
	Итого	1 953	Итого	8 900

(16) Япония/Корея – Центральная Азия

Исследование проведено по двум типичным транспортным маршрутам коридора Япония/Корея – Центральная Азия. Транссибирский маршрут проходит из Японии/Кореи в Российский Приморский порт, по которому осуществляется перевозка грузов судами, а затем по железной дороге через Россию и Казахстан в Центральную Азию. Перевозка грузов по маршруту ТРАСЕКА из Японии/Кореи в порты Китая осуществляется морскими судами, а затем по железной дороге через территорию Китая и Казахстана в Центральную Азию.

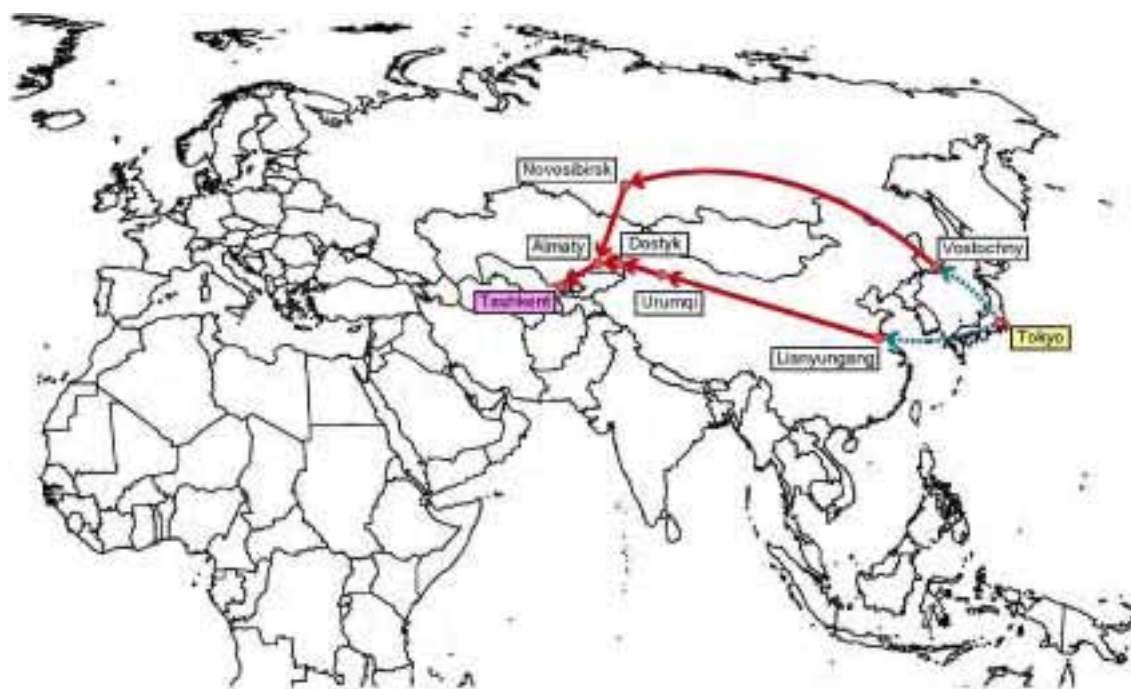


Рис. 4.2.2-16 Транспортный маршрут: Япония/Корея – Центральная Азия

1) Транзитное время

Общее транзитное время по Транссибирскому маршруту Япония – Центральная Азия (Ташкент) составляет 20 дней (морские перевозки 2 дня + наземная транспортировка 13 дней + дополнительное время 5 дней). Перевозка грузов по маршруту ТРАСЕКА занимает 20 дней (морские перевозки 3 дня + наземная транспортировка 10 дней + дополнительное время 7 дней).

2) Дополнительное время

При перевозке грузов из Японии в Центральную Азию по Транссибирскому маршруту необходимо пересечь 3 таможенных поста и 1 пункт перегрузки. При перевозке грузов по маршруту ТРАСЕКА необходимо пересечь 3 таможенных поста и 2 пункта перегрузки.

Таблица 4.2.2-46 Сравнение транзитного времени (Токио - Ташкент)

	Транссибирский маршрут		Маршрут ТРАСЕКА	
Маршрут	Токио (Йахама) - Восточный - Ташкент		Токио - Ляньюнганг - Достык - Алматы - Ташкент	
Сроки перевозки (дней)	Токио/ Восточный	2	Токио/ Ляньюнганг	3
	Восточный/ Ташкент	13	Ляньюнганг/ Достык	7
			Достык/ Алматы	1
			Алматы/ Ташкент	2
	Итого	15	Итого	13
Таможенные посты (количество)	3		3	
Пункты перегрузки (количество)	1		2	
Таможенная проверка перегрузка (дней)	5		7	
Сроки перевозки (дней)	20		20	

3) Стоимость перевозки грузов

Стоимость перевозки грузов из Японии в Центральную Азию (Ташкент) по Транссибирскому маршруту составляет 5000 долларов США.

В случае перевозки грузов из Кореи по Транссибирскому маршруту стоимость составляет 4300 долларов США, благодаря более низкой стоимости морских перевозок до порта «Восточный».

Транспортные расходы грузов из Японии (и Кореи) до Центральной Азии по маршруту ТРАСЕКА составляет 3500 долларов США.

Таблица 4.2.2-47 Сравнение стоимости перевозки грузов (Токио - Ташкент)

	Транссибирский маршрут		Маршрут ТРАСЕКА	
Маршрут	Токио (Йахама) - Восточный - Ташкент		Токио - Ляньюнганг - Достык - Алматы - Ташкент	
Стоимость перевозки грузов (US \$/контейнер)	Токио/ Восточный	2 500	Токио/ Ляньюнганг	850
	Восточный/ Ташкент	2 180	Ляньюнганг/ Достык	1 260
	Прочие расходы	400	Достык/ Алматы	409
			Алматы/ Ташкент	500
			Прочие расходы	500
	Итого	5 080	Итого	3 519

4) Общая оценка

По транспортному коридору, соединяющему Японию/Корею с Центральной Азией (Ташкент), транзитное время перевозки грузов по Транссибирскому маршруту и маршруту ТРАСЕКА является почти одинаковым. На маршруте ТРАСЕКА находятся два перегрузочных пункта, в то время как на Транссибирском маршруте только один, что является недостатком маршрута ТРАСЕКА в виду возможных задержек на пограничном пункте. С точки зрения стоимости перевозки грузов, маршрут ТРАСЕКА обладает конкурентными преимуществами по сравнению с Транссибирским маршрутом на 1500 долларов США. В случае перевозки грузов из Кореи разрыв стоимости сокращается до 800 долларов США.

Таблица 4.2.2-48 Общее сравнение транспортного коридора (Токио - Ташкент)

	Транссибирский маршрут		Маршрут ТРАСЕКА	
Маршрут	Токио(Йахама) - Восточный - Ташкент		Токио- Ляньюнганг- Достык- Алматы- Ташкент	
Объем торговли (US\$ миллион)	1 729			
Объем торговли (миллион TEU)	0,014			
Расстояние (км)	Токио/ Восточный	1 695	Токио/ Ляньюнганг	2 183
	Восточный/ Ташкент	8 720	Ляньюнганг/ Достык	4 500
			Достык/ Алматы	870
			Алматы/ Ташкент	999
	Итого	10 415	Итого	8 552
Средняя скорость (км/день)	Токио/ Восточный	800	Токио/ Ляньюнганг	800
	Восточный/ Ташкент	650	Ляньюнганг/ Достык	660
			Достык/ Алматы	650
			Алматы/ Ташкент	650
Сроки перевозки (дней)	Токио/ Восточный	2	Токио/ Ляньюнганг	3
	Восточный/ Ташкент	13	Ляньюнганг/ Достык	7
			Достык/ Алматы	1
			Алматы/ Ташкент	2
	Итого	16	Итого	12
Таможенные посты (количество)	3		3	
Пункты перегрузки (количество)	1		2	
Таможенная проверка перегрузка (дней)	5		7	
Сроки перевозки (дней)	21		19	
Единиичная стоимость перевозки грузов (US контейнер)	Токио/ Восточный	1,475	Токио/ Ляньюнганг	0,389
	Восточный/ Ташкент	0,250	Ляньюнганг/ Достык	0,280
			Достык/ Алматы	0,470
			Алматы/ Ташкент	0,501
Стоимость перевозки грузов (US \$/ контейнер)	Токио/ Восточный	2 500	Токио/ Ляньюнганг	850
	Восточный/ Ташкент	2 180	Ляньюнганг/ Достык	1 260
	Прочие расходы	400	Достык/ Алматы	409
			Алматы/ Ташкент	500
	Итого	5 080	Итого	3 519

(17) Китай (прибрежная зона) – Центральная Азия

Исследование проведено по двум типичным транспортным маршрутам по коридору прибрежного региона Китая – Центральная Азия (Ташкент).

Транссибирский маршрут проходит от Шанхая до Российского Приморского порта и далее до Центральной Азии.

Маршрут ТРАСЕКА проходит от Шанхая по железной дороге до Китая и Казахстана и далее до Центральной Азии.

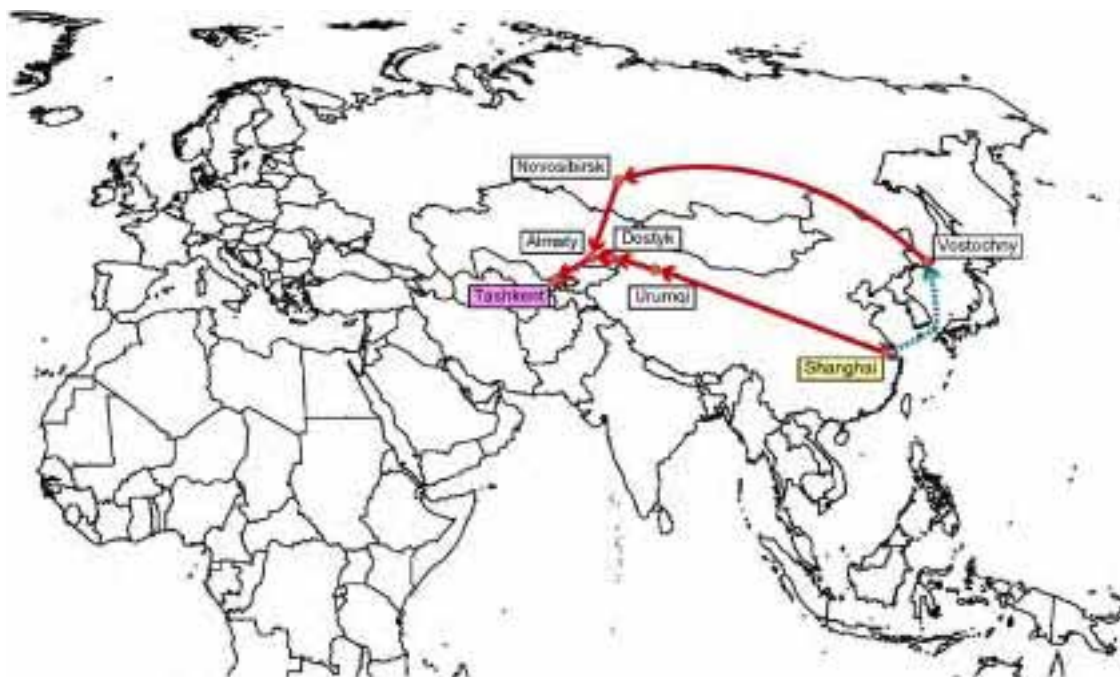


Рис. 4.2.2-17 Транспортный маршрут: Китай (прибрежная зона) – Центральная Азия

1) Транзитное время

Общее транзитное время от Шанхая до Центральной Азии (Ташкент) по Транссибирскому маршруту составляет 20 дней (морские перевозки 2 дней + наземная транспортировка 13 дней + дополнительное время 5 дней). Перевозка грузов по маршруту ТРАСЕКА занимает 14 дней (наземная транспортировка 10 дней + дополнительное время 4 дня).

2) Дополнительное время

При перевозке грузов от Шанхая до Центральной Азии (Ташкент) по Транссибирскому маршруту необходимо пройти 3 таможенных поста и 1 пункт перегрузки. При перевозке грузов по маршруту ТРАСЕКА пересекается 2 таможенных поста и 1 пункт перегрузки.

Таблица 4.2.2-49 Сравнение транзитного времени (Шанхай - Ташкент)

	Транссибирский маршрут		Маршрут ТРАСЕКА	
Маршрут	Шанхай - Восточный - Ташкент		Шанхай - Достык - Алматы - Ташкент	
Сроки перевозки (дней)	Шанхай/ Восточный	2	Шанхай/ Достык	7
	Восточный/ Ташкент	13	Достык/ Алматы	1
			Алматы/ Ташкент	2
	Итого	15	Итого	10
Таможенные посты (количество)	3		2	
Пункты перегрузки (количество)	1		1	
Таможенная проверка перегрузка (дней)	5		4	
Сроки перевозки (дней)	20		14	

3) Стоимость перевозки грузов

Стоимость перевозки грузов от Шанхая до Центральной Азии (Ташкент) по Транссибирскому маршруту составляет 4000 долларов США. Стоимость перевозки грузов по маршруту ТРАСЕКА составляет 2600 долларов США.

Таблица 4.2.2-50 Сравнение стоимости перевозки грузов (Шанхай - Ташкент)

	Транссибирский маршрут		Маршрут ТРАСЕКА	
Маршрут	Шанхай - Восточный - Ташкент		Шанхай - Достык - Алматы - Ташкент	
Стоимость перевозки грузов (US \$/ контейнер)	Шанхай/ Восточный	1 500	Шанхай/ Достык	1 350
	Восточный/ Ташкент	2 180	Достык/ Алматы	409
	Прочие расходы	400	Алматы/ Ташкент	500
			Прочие расходы	300
	Итого	4 080	Итого	2 559

4) Общая оценка

По транспортному коридору, соединяющему прибрежный район Китая (Шанхай) с Центральной Азией (Ташкент), маршрут ТРАСЕКА имеет явные преимущества над Транссибирским маршрутом с точки зрения транзитного времени и стоимости перевозки грузов.

Таблица 4.2.2-51 Общее сравнение транспортного коридора (Шанхай - Ташкент)

	Транссибирский маршрут		Маршрут ТРАСЕКА	
Маршрут	Шанхай - Восточный - Ташкент		Шанхай - Достык - Алматы - Ташкент	
Объем торговли (US\$ миллион)	9 315			
Объем торговли (миллион TEU)	0,223			
Расстояние (км)	Шанхай/ Восточный	1 785	Шанхай/ Достык	4 500
	Восточный/ Ташкент	8 720	Достык/ Алматы	870
			Алматы/ Ташкент	999
	Итого	10 505	Итого	6 369
Средняя скорость (км/день)	Шанхай/ Восточный	800	Шанхай/ Достык	660
	Восточный/ Ташкент	650	Достык/ Алматы	650
			Алматы/ Ташкент	650
Сроки перевозки (дней)	Шанхай/ Восточный	2	Шанхай/ Достык	7
	Восточный/ Ташкент	13	Достык/ Алматы	1
			Алматы/ Ташкент	2
	Итого	16	Итого	10
Таможенные посты (количество)	3		2	
Пункты перегрузки (количество)	1		1	
Таможенная проверка перегрузка (дней)	5		4	
Сроки перевозки (дней)	21		14	
Единичная стоимость перевозки грузов (US\$/ контейнер)	Шанхай/ Восточный	0,840	Шанхай/ Достык	0,300
	Восточный/ Ташкент	0,250	Достык/ Алматы	0,470
			Алматы/ Ташкент	0,501
Стоимость перевозки грузов (US \$/ контейнер)	Шанхай/ Восточный	1 500	Шанхай/ Достык	1 350
	Восточный/ Ташкент	2 180	Достык/ Алматы	409
	Прочие расходы	400	Алматы/ Ташкент	500
			Прочие расходы	300
	Итого	4 080	Итого	2 559

(18) Китай (внутренние регионы) – Центральная Азия

Исследование проведено по двум типичным транспортным маршрутам коридора внутреннего региона Китая (Урумчи) – Центральная Азия (Ташкент).

Транссибирский маршрут проходит по железной дороге от Урумчи до Китайского порта, а затем по железной дороге через Россию и Казахстан в Центральную Азию.

Маршрут ТРАСЕКА проходит по железной дороге от Урумчи через Китай и Казахстан до Центральной Азии.

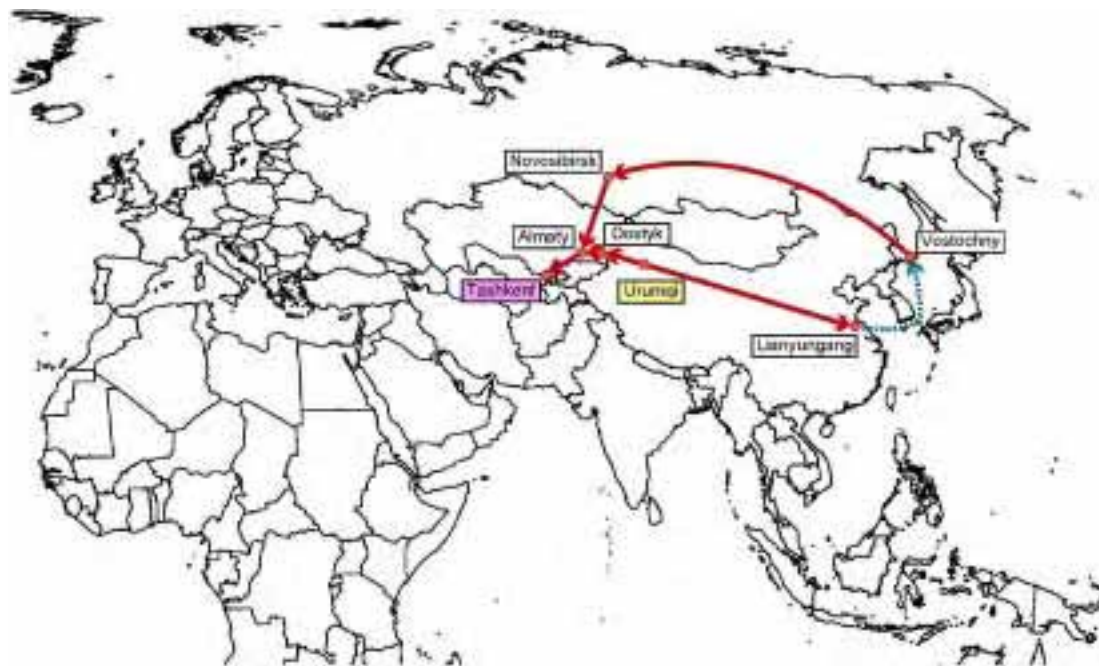


Рис. 4.2.2-18 Транспортный маршрут: Китай (внутренний регион) – Центральная Азия

1) Транзитное время

Общее транзитное время от Урумчи до Центральной Азии (Ташкент) по Транссибирскому маршруту составляет 28 дней (морские перевозки 2 дня + наземная транспортировка 19 дней + дополнительное время 7 дней). Перевозка грузов по маршруту ТРАСЕКА занимает 9 дней (наземная транспортировка 5 дней + дополнительное время 4 дня), что короче Транссибирского маршрута на 19 дней.

2) Дополнительное время

Во время прохождения груза из Урумчи до Центральной Азии (Ташкент) по Транссибирскому маршруту необходимо пройти 3 таможенных поста и 2 пункта перегрузки грузов, а прохождение грузов по маршруту ТРАСЕКА требует пересечения 2 таможенных постов и 1 пункта перегрузки.

Таблица 4.2.2-52 Сравнение транзитного времени (Урумчи - Ташкент)

	Транссибирский маршрут		Маршрут ТРАСЕКА	
Маршрут	Урумчи - Ляньюнганг - Восточный - Ташкент		Урумчи - Достык - Алматы - Ташкент	
Сроки перевозки (дней)	Урумчи/ Ляньюнганг	6	Урумчи/ Достык	1
	Ляньюнганг/ Восточный	2	Достык/ Алматы	2
	Восточный/ Ташкент	13	Алматы/ Ташкент	2
	Итого	21	Итого	5
Таможенные посты (количество)	3		2	
Пункты перегрузки (количество)	2		1	
Таможенная проверка и перегрузка (дней)	7		4	
Сроки перевозки (дней)	28		9	

3) Стоимость перевозки грузов

Стоимость перевозки грузов из Урумчи до Центральной Азии (Ташкент) по Транссибирскому маршруту составляет 7700 долларов США. С другой стороны, транспортные расходы по маршруту ТРАСЕКА составляют 1400 долларов США.

Таблица 4.2.2-53 Сравнение стоимости перевозки грузов (Урумчи - Ташкент)

	Транссибирский маршрут		Маршрут ТРАСЕКА	
Маршрут	Урумчи - Ляньюнганг - Восточный - Ташкент		Урумчи - Достык - Алматы - Ташкент	
Стоимость перевозки грузов (US \$/ контейнер)	Урумчи/ Ляньюнганг	2 500	Урумчи/ Достык	149
	Ляньюнганг/ Восточный	2 500	Достык/ Алматы	409
	Восточный/ Ташкент	2 180	Алматы/ Ташкент	500
	Прочие расходы	500	Прочие расходы	300
Итого	7 680		Итого	1 358

4) Общая оценка

По транспортному коридору, соединяющему внутренние районы Китая (Урумчи) и Центральную Азию (Ташкент) маршрут ТРАСЕКА обладает явными преимуществами по сравнению с Транссибирским маршрутом, как с точки зрения транзитного времени, так и с точки зрения

стоимости перевозки грузов. Это очевидный результат, учитывая большую разницу в расстоянии перевозок.

Таблица 4.2.2-54 Общее сравнение транспортного коридора (Урумчи - Ташкент)

	Транссибирский маршрут		Маршрут ТРАСЕКА	
Маршрут	Урумчи - Ляньюнганг - Восточный - Ташкент		Урумчи - Достык - Алматы - Ташкент	
Объем торговли (US\$ миллион)	132			
Объем торговли (миллион TEU)	0,003			
Расстояние (км)	Урумчи/ Ляньюнганг	3 671	Урумчи/ Достык	496
	Ляньюнганг/ Восточный	1 887	Достык/ Алматы	870
	Восточный/ Ташкент	8 720	Алматы/ Ташкент	999
	Итого	14 278	Итого	2 365
Средняя скорость (км/день)	Урумчи/ Ляньюнганг	660	Урумчи/ Достык	660
	Ляньюнганг/ Восточный	800	Достык/ Алматы	650
	Восточный/ Ташкент	650	Алматы/ Ташкент	650
Сроки перевозки (дней)	Урумчи/ Ляньюнганг	6	Урумчи/ Достык	1
	Ляньюнганг/ Восточный	2	Достык/ Алматы	2
	Восточный/ Ташкент	13	Алматы/ Ташкент	2
	Итого	21	Итого	5
Таможенные посты (количество)	3		2	
Пункты перегрузки (количество)	2		1	
Таможенная проверка и перегрузка (дней)	7		4	
Сроки перевозки (дней)	28		9	
Единичная стоимость перевозки грузов (US \$/ контейнер)	Урумчи/ Ляньюнганг	0,681	Урумчи/ Достык	0,300
	Ляньюнганг/ Восточный	1,325	Достык/ Алматы	0,470
	Восточный/ Ташкент	0,250	Алматы/ Ташкент	0,501
Стоимость перевозки грузов (US \$/ контейнер)	Урумчи/ Ляньюнганг	2 500	Урумчи/ Достык	149
	Ляньюнганг/ Восточный	2 500	Достык/ Алматы	409
	Восточный/ Ташкент	2 180	Алматы/ Ташкент	500
	Прочие расходы	500	Прочие расходы	300
	Итого	7 680	Итого	1 358

(19) Иран – Западная Россия

Данный маршрут является магистральной линией коридора Север-Юг, соединяющего Иран и Россию. При проведении данного анализа, была поставлена цель рассмотреть потенциал изменения маршрута для перевозки грузов через Казахстан (Актау). Исследование проведено по 2 типичным транспортным маршрутам коридора Иран (Тегеран) – Западная Россия (Москва).

По маршруту через Актау точкой погрузки был взят порт Актау в Казахстане, с дальнейшей транспортировкой по железной дороге до Москвы через территорию Казахстана и России.

По маршруту через Астрахань точкой погрузки был взят порт Астрахань в России, с дальнейшей транспортировкой по железной дороге до Москвы через Российскую территорию.

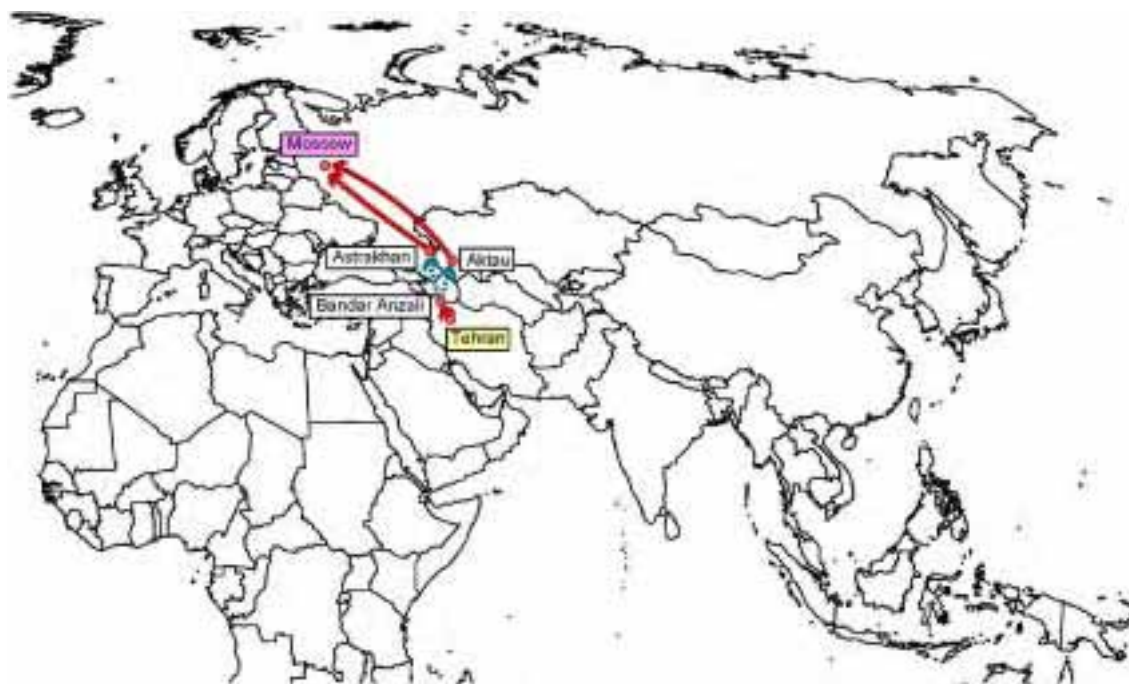


Рис. 4.2.2-19 Транспортный маршрут: Иран – Западная Россия

1) Транзитное время

Общее транзитное время перевозки грузов из Ирана (Тегеран) до Москвы через порт Актау составляет 14 дней (морские перевозки 2 дня + наземная транспортировка 6 дней + дополнительное время 6 дней). Перевозка грузов по маршруту через Астрахань потребует 12 дней (морские перевозки 2 days + наземная транспортировка 5 дней + дополнительное время 5 дней), что короче, чем по маршруту через Актау на 2 дня.

2) Дополнительное время

При перевозке грузов до Москвы по маршруту через Актау необходимо пересечь 2 таможенных поста и 2 пункта перегрузки, в то время как по маршруту через Астрахань необходимо пересечь 1 таможенный пост и 2 пункта перегрузки.

Таблица 4.2.2-55 Сравнение транзитного времени (Тегеран - Москва)

	Маршрут через Актау		Маршрут через Астрахань	
Маршрут	Тегеран - Бандар Анзали - Актау - Мос		Тегеран - Бандар Анзали- Астрахань - Москва	
Сроки перевозки (дней)	Тегеран/ Бандар Анзали	1	Тегеран/ Бандар Анзали	1
	Бандар Анзали/ Актау	2	Бандар Анзали/ Астрахань	2
	Актау/ Москва	5	Астрахань/ Москва	3
	Итого	8	Итого	6
Таможенные посты (количество)	2		1	
Пункты перегрузки (количество)	2		2	
Таможенная проверка и перегрузка (дней)	6		5	
Сроки перевозки (дней)	14		11	

3) Стоимость перевозки грузов

Стоимость перевозки грузов из Тегерана до Москвы по маршруту через Актау составляет 2800 долларов США. С другой стороны, Транспортные расходы по маршруту через Астрахань составляет 3000 долларов США.

Таблица 4.2.2-56 Сравнение стоимости перевозки грузов (Тегеран - Москва)

	Маршрут через Актау		Маршрут через Астрахань	
Маршрут	Тегеран - Бандар Анзали- Актау - Моск		Тегеран - Бандар Анзали- Астрахань - Москва	
Стоимость перевозки (US \$/ контейнер)	Тегеран/ Бандар Анзали	342	Тегеран/ Бандар Анзали	342
	Бандар Анзали/ Актау	670	Бандар Анзали/ Астрахань	1 000
	Актау/ Москва	1 380	Астрахань/ Москва	1 380
	Прочие расходы	400	Прочие расходы	300
	Итого	2 792	Итого	3 022

4) Общая оценка

По транспортному коридору Иран – Москва маршрут через Астрахань обладает сравнительными преимуществами с точки зрения транзитного времени (быстрее на 2 дня). Также данный маршрут

обладает преимуществами с точки зрения стоимости перевозки грузов, но разница является незначительной.

Таблица 4.2.2-57 Общее сравнение транспортного коридора (Тегеран - Москва)

	Маршрут через Актау		Маршрут через Астрахань	
Маршрут	Тегеран - Бандар Анзали- Актау - Моск		Тегеран - Бандар Анзали- Астрахань - Москва	
Объем торговли (US\$ миллион)	534			
Объем торговли (миллион TEU)	0,068			
Расстояние (км)	Тегеран/ Бандар Анзали	380	Тегеран/ Бандар Анзали	380
	Бандар Анзали/ Актау	709	Бандар Анзали/ Астрахань	1 120
	Актау/ Москва	3 758	Астрахань/ Москва	2 630
	Итого	4 847	Итого	4 130
Средняя скорость (км/день)	Тегеран/ Бандар Анзали	650	Тегеран/ Бандар Анзали	650
	Бандар Анзали/ Актау	600	Бандар Анзали/ Астрахань	600
	Актау/ Москва	760	Астрахань/ Москва	870
	Итого		Итого	
Сроки перевозки (дней)	Тегеран/ Бандар Анзали	1	Тегеран/ Бандар Анзали	1
	Бандар Анзали/ Актау	2	Бандар Анзали/ Астрахань	2
	Актау/ Москва	5	Астрахань/ Москва	3
	Итого	8	Итого	6
Таможенные посты (количество)	2		1	
Пункты перегрузки (количество)	2		2	
Таможенная проверка и перегрузка (дней)	6		5	
Сроки перевозки (дней)	14		11	
Единичная стоимость перевозки (US \$/ контейнер)	Тегеран/ Бандар Анзали	0,900	Тегеран/ Бандар Анзали	0,900
	Бандар Анзали/ Актау	0,945	Бандар Анзали/ Астрахань	0,893
	Актау/ Москва	0,367	Астрахань/ Москва	0,525
	Итого		Итого	
Стоимость перевозки (US \$/ контейнер)	Тегеран/ Бандар Анзали	342	Тегеран/ Бандар Анзали	342
	Бандар Анзали/ Актау	670	Бандар Анзали/ Астрахань	1 000
	Актау/ Москва	1 380	Астрахань/ Москва	1 380
	Прочие расходы	400	Прочие расходы	300
	Итого	2 792	Итого	3 022

(20) Иран – Центральная и Восточная Россия

Данный транспортный коридор относится к коридору Север-Юг, соединяющий Иран и Россию. При проведении данного анализа, была поставлена цель рассмотреть потенциал изменения маршрута для перевозки грузов через Казахстан (Актау).

Исследование проведено по двум типичным транспортным маршрутам коридора Иран (Тегеран) – Центральная и Восточная Россия (Омск).

По маршруту через Актау точкой погрузки был взят порт Актау в Казахстане, с дальнейшей транспортировкой по железной дороге до Омска через территорию Казахстана и России.

По маршруту Астрахань точкой погрузки был взят порт Астрахань в России, с дальнейшей транспортировкой по железной дороге до Омска через территорию России.

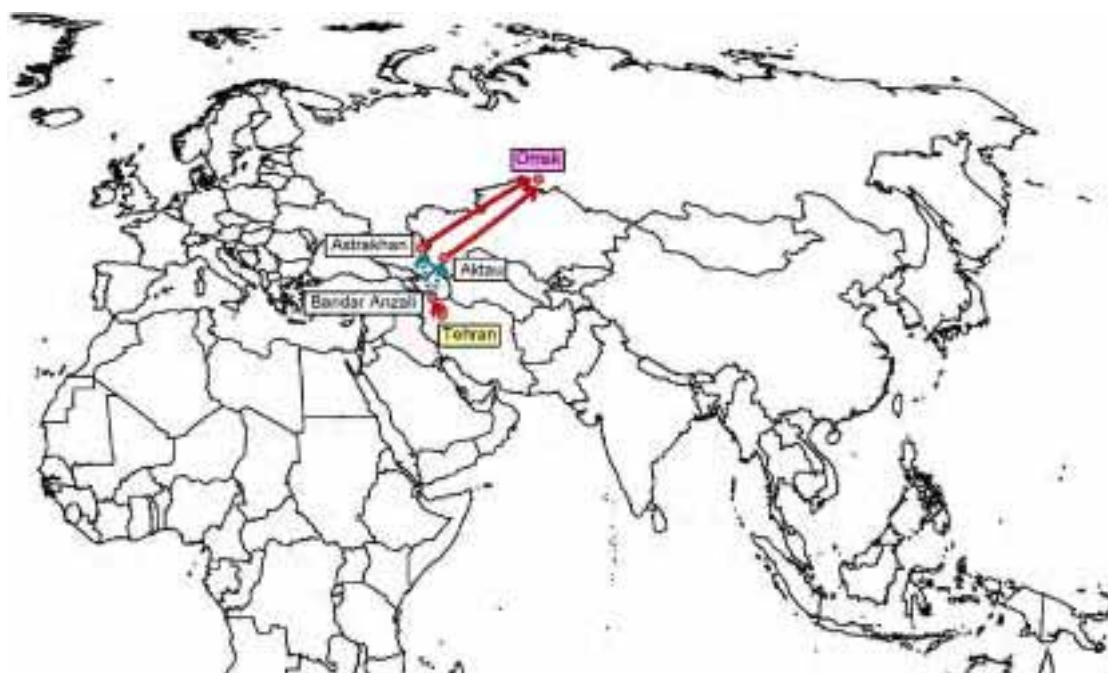


Рис. 4.2.2-20 Транспортный маршрут: Иран – Центральная и Восточная Россия

1) Транзитное время

Общее транзитное время из Ирана (Тегеран) до Омска по маршруту через Актау составляет 13 дней (морские перевозки 2 дней + наземная транспортировка 5 дней + дополнительное время 6 дней). Для перевозки грузов по маршруту через Астрахань требуется 12 дней (морские перевозки 2 дней + наземная транспортировка 5 дней + дополнительное время 5 дней).

2) Дополнительное время

При перевозке грузов до Омска по маршруту через Актау необходимо пройти 2 таможенных поста и 2 пункта перегрузки, в то время как при перевозке грузов по маршруту через Астрахань необходимо пересечь 1 таможенный пост и 2 пункта перегрузки.

Таблица 4.2.2-58 Сравнение транзитного времени (Тегеран - Омск)

	Актау Маршрут		Маршрут через Астрахань	
Маршрут	Тегеран - Бандар Анзали- Актау - Петро - Омск		Тегеран - Бандар Анзали- Астрахань - Омск	
Сроки перевозки (дней)	Тегераң/ Бандар Анзали	1	Тегераң/ Бандар Анзали	1
	Бандар Анзали/ Актау	2	Бандар Анзали/ Астрахань	2
	Актау/ Петропавловск/ Омск	4	Астрахань/ Омск	4
	Итого	7	Итого	7
Таможенные посты (количество)	2		1	
Пункты перегрузки (количество)	2		2	
Таможенная проверка перегрузка (дней)	6		5	
Сроки перевозки (дней)	13		12	

3) Стоимость перевозки грузов

Стоимость перевозки грузов от Тегерана до Омска по маршруту через Актау составляет 2200 долларов США. С другой стороны, Транспортные расходы через Астрахань составляет 2500 долларов США.

Таблица 4.2.2-59 Сравнение стоимости перевозки грузов (Тегеран - Омск)

	Актау Маршрут		Маршрут через Астрахань	
Маршрут	Тегеран - Бандар Анзали- Актау - Петро - Омск		Тегеран - Бандар Анзали- Астрахань - Омск	
Стоимость перевозки (US \$/ контейнер)	Тегераң/ Бандар Анзали	342	Тегераң/ Бандар Анзали	342
	Бандар Анзали/ Актау	670	Бандар Анзали/ Астрахань	1 000
	Актау/ Петропавловск/ Омск	760	Астрахань/ Омск	838
	Прочие расходы	400	Прочие расходы	300
	Итого	2 172	Итого	2 480

4) Общая оценка

По транспортному коридору Иран – Омск маршрут через Актау обладает сравнительными преимуществами с точки зрения стоимости перевозки грузов, а в отношении транзитного времени разница между двумя маршрутами является незначительной. Поэтому, в зависимости от частоты

курсирования судов между Ираном – Актау и Ираном – Астраханью, маршрут через Актау обладает хорошим потенциалом в плане преимуществ над маршрутом через Астрахань.

Таблица 4.2.2-60 Общее сравнение транспортного коридора (Тегеран - Омск)

	Актау Маршрут		Маршрут через Астрахань	
Маршрут	Тегеран - Бандар Анзали- Актау - Петропавловск/Омск		Тегеран - Бандар Анзали- Астрахань - Омск	
Объем торговли (US\$ миллион)	104			
Объем торговли (миллион TEU)	0,013			
Расстояние (км)	Тегеран/ Бандар Анзали	380	Тегеран/ Бандар Анзали	380
	Бандар Анзали/ Актау	709	Бандар Анзали/ Астрахань	1 120
	Актау/ Петропавловск/ Омск	3 168	Астрахань/ Омск	3 350
	Итого	4 257	Итого	4 850
Средняя скорость (км/день)	Тегеран/ Бандар Анзали	650	Тегеран/ Бандар Анзали	650
	Бандар Анзали/ Актау	600	Бандар Анзали/ Астрахань	600
	Актау/ Петропавловск/ Омск	760	Астрахань/ Омск	870
	Итого		Итого	
Сроки перевозки (дней)	Тегеран/ Бандар Анзали	1	Тегеран/ Бандар Анзали	1
	Бандар Анзали/ Актау	2	Бандар Анзали/ Астрахань	2
	Актау/ Петропавловск/ Омск	4	Астрахань/ Омск	4
	Итого	7	Итого	7
Таможенные посты (количество)	2		1	
Пункты перегрузки (количество)	2		2	
Таможенная проверка перегрузка (дней)	6		5	
Сроки перевозки (дней)	13		12	
Единичная стоимость перевозки (US \$/ контейнер)	Тегеран/ Бандар Анзали	0,900	Тегеран/ Бандар Анзали	0,900
	Бандар Анзали/ Актау	0,945	Бандар Анзали/ Астрахань	0,893
	Актау/ Петропавловск/ Омск	0,240	Астрахань/ Омск	0,250
	Итого		Итого	
Стоимость перевозки (US \$/ контейнер)	Тегеран/ Бандар Анзали	342	Тегеран/ Бандар Анзали	342
	Бандар Анзали/ Актау	670	Бандар Анзали/ Астрахань	1 000
	Актау/ Петропавловск/ Омск	760	Астрахань/ Омск	838
	Прочие расходы	400	Прочие расходы	300
	Итого	2 172	Итого	2 480

5) Альтернативный маршрут

Совсем недавно (июль 2007 года) Правительства Казахстана, Туркменистана и Ирана заключили соглашение о строительстве новой железной дороги. Данная новая железнодорожная магистраль соединит Узень (Казахстан), расположенный рядом с Актау, Казандык (Туркменистан) и Горган (Иран).

Новая железнодорожная магистраль должна стать сильной альтернативой действующему коридору Север-Юг, при котором в основном используются морские перевозки через Каспийское море. При успешном завершении строительства новой железнодорожной магистрали, грузы из Ирана могут транспортироваться по железной дороге на протяжении всего маршрута без проведения перегрузки грузов на обоих концах Каспийского моря.

4.3 Потенциал Транс-Казахстанского Маршрута в Евразии

Оценка Транс-Азиатских маршрутов

Каждый транспортный маршрут имеет свои сильные и слабые стороны. Важно укрепить сильные стороны и предпринять меры по устранению слабых сторон.

Нижеуказанная информация относится к сильным и слабым сторонам Транс-Азиатского маршрута:

Сильные стороны:

- 1) Обладает кратчайшим расстоянием перевозки между Азией и Европой.
- 2) Обладает непрерывным железнодорожным маршрутом из Восточной Азии в основные Европейские промышленные зоны с минимальным количеством пунктов перегрузки (Достык и Брест).
- 3) Предоставляет конкурентоспособные условия по времени перевозки и/или транспортным расходам для груза, произведенного в Китае (прибрежная зона и внутренняя территория).

Слабые стороны

- 1) Отсутствие официального признания на рынке как альтернативной магистральной линии для соединения Азии с Европой, известной как магистральная линия для Центрально-Азиатского региона. Ввиду того, что опыт действующего транспорта по данному маршруту является небольшим, некоторые владельцы / экспедиторы груза сомневаются в использовании данного маршрута.
- 2) Ввиду комбинированного режима транспортировки, трудно гарантировать надежность прямых транспортных услуг (пунктуальность, безопасность и предоставление информации о грузе) одним перевозчиком владельцам груза. Меры по устранению слабых сторон и укреплению маршрута будут предложены позднее.

Потенциал Транс-Казахстанского Маршрута (Маршрут ТРАСЕКА)

Как указано в Основном Соглашении, заключенном в 1993 г., одной из главных целей маршрута ТРАСЕКА является содействие в развитии экономических отношений, торговой и транспортной

связи в Европе, в регионе Черного моря, на Кавказе, в регионе Каспийского моря и Азии. Ввиду обширности охватываемой территории и довольно слабого формирования как отдельного узла с целью проникновения во все государства, его функция как отдельного транспортного коридора ограничена на региональном уровне. Данный маршрут выступает в качестве катализатора для двусторонних переговоров с целью развития транспортной связи, но коммерческое развитие данного транспортного маршрута будет видно в дальнейшем. Основной причиной этого являются его мультимодальные характеристики как транспортного маршрута. Маршрут ТРАСЕКА состоит из разных маршрутов, проходящих по суше и по воде, включающий пункты пересадки, необходимые для отгрузки груза. При увеличении количества пунктов отгрузки груза, эффективность маршрута увеличивается. Маршрут ТРАСЕКА имеет столько пограничных пунктов, сколько стран включено в схему. Для будущего развития маршрута необходимо улучшить эффективность на пунктах перегрузки груза и пограничных пунктах.

В настоящее время существует три следующих основных железнодорожных / морских маршрута ТРАСЕКА для соединения Восточной Азии с Кавказом:

Маршрут ТРАСЕКА - Туркменбаши

(Достык – Алматы – Ташкент – Туркменбаши – Каспийское море – Кавказ – Европа)

ТРАСЕКА – Казахстанский – Актауский маршрут

(Достык – Алматы – Кандыагаш – Актау – Каспийское море – Кавказ – Европа)

ТРАСЕКА – Узбекистанский – Актауский маршрут

(Достык – Алматы – Ташкент – Актау – Каспийское море – Кавказ – Европа)

Обычно наиболее используемым маршрутом является маршрут ТРАСЕКА – Туркменбаши.

Нижеуказанная таблица отображает сравнение данных трех маршрутов ТРАСЕКА.

Таблица 4.3-1 Сравнение трех маршрутов ТРАСЕКА (Достык-Баку)

	Маршрут Туркменбаши	Казахст.-Актауский маршрут	Узбекско-Актауский маршрут
Расстояние перевозок (км)	4,006	4,619	4,610
Время перевозки (дни)	7.1	8.1	8.1
Кол-во перегрузок	1	1	1
Кол-во тамож. досмотров	5	1	2
Кол-во стран, соединенных с маршрутом	ТРАСЕКА - 8 страны + Китай и Иран Итого - 10	Китай, Казахстан, Кыргызстан Итого - 3 страны	Китай, Казахстан, Кыргызстан, Узбекистан Итого - 4 страны
Кол-во услуг по переправке груза на Каспийское море	3-4 перевозки в неделю	1 перевозка в неделю	1 перевозка в неделю

(Источник: Исследовательская группа ЛСА)

Следующие пункты являются факторами преимущества маршрута ТРАСЕКА – Туркменбаши:

1) 10 стран охватываются маршрутом ТРАСЕКА по железнодорожной линии. Каждая страна может использовать маршрут ТРАСЕКА для перевозки груза из одной страны в другую. Концентрация

такого регионального груза предоставляет железнодорожным компаниям возможность активно предоставлять услуги грузовых поездов. Частое предоставление услуг грузовых поездов между станциями Туркменбаши и Баку также помогает активизировать региональную торговлю через Каспийское море.

2) Маршрут ТРАСЕКА – Туркменбаши имеет преимущества в расстоянии на 610 км. по ТРАСЕКА – Казахстанскому – Актаускому маршруту, который в дальнейшем будет иметь преимущества в отношении времени перевозки груза и транспортных расходов (снижение перевозки груза по железной дороге на \$100). Несмотря на большое количество пунктов таможенного досмотра, можно предвидеть достаточно стабильные транспортные услуги, поддерживаемые схемой маршрута ТРАСЕКА.

Следующие пункты являются факторами недостатка ТРАСЕКА – Казахстанского – Актауского маршрута:

1) Расстояние данного маршрута является длиннее, чем расстояние маршрута ТРАСЕКА – Туркменбаши на 610 км., который будет иметь более длинное время перевозки груза и более высокие транспортные расходы.

2) ТРАСЕКА – Актауский маршрут включает в себя меньшее количество стран, что делает сложным набрать достаточный объем груза, чтобы оправдать частоту оказываемых услуг по перевозке груза по данному маршруту. Это приведет к меньшему количеству перевозки груза по Каспийскому морю, отправляемого из порта Актау.

В 2006 году Правительство Казахстана представило Среднесрочный План Развития Транспорта, который был опубликован в качестве Транспортной Стратегии Республики Казахстан до 2015 года. В стратегию включены планы по строительству нескольких новых железнодорожных линий. В стратегии упоминается о строительстве железнодорожной ветки Хоргос – Сарыозек для обеспечения достаточной пропускной способности в случае возможного увеличения транзитных грузов из Китая, а также предусматривается строительство участка Жезказган – Бейнеу для сокращения транзита грузов по железнодорожному коридору Восток – Запад.

Согласно анализу настоящего маршрута ТРАСЕКА исследование было произведено для того, чтобы увидеть, как строительство данных новых железнодорожных линий будет способствовать будущему развитию маршрута ТРАСЕКА.

Исследование было произведено по следующим двум маршрутам:

Строительство новой линии в полную длину от Жезказгана до Бейнеу.

Строительство новой линии только от Шалгара до Бейнеу (западная часть).

В любом случае предполагается, что дополнительно будет построена новая линия между Хоргосом и Сарыозек.

Результатами анализа являются следующие:

1) После строительства новой линии Шалгар – Бейнеу модернизированный Казахстанско – Актауский маршрут будет иметь преимущества над маршрутом ТРАСЕКА – Туркменбаши как в

отношении времени перевозки груза, так и в отношении транспортных расходов. Однако строительство новой линии в полную длину от Джезказгана до Бейнеу сократит только 110 км. в общем изученном расстоянии Хоргос – Баку.

2) Хотя маршрут ТРАСЕКА – Туркменбаши все еще сохраняет преимущества в отношении количества охватываемых им стран, груз, производимый в Восточно-Азиатских странах, будет иметь большее преимущество в данном маршруте.

3) Увеличение портового оборудования в Актау в настоящее время расширит объем складских помещений и сократит время разгрузки груза в порту. Это также приведет к увеличению перевозок груза.

Таблица 4.3-2 Анализ маршрута ТРАСЕКА (Хоргос – Баку)

	Маршрут Туркменбаши	Казахст.-Актауский маршрут	Казахст.-Актауский маршрут (модерниз.)	
			Строительство Шалгар-Бейнеу	Строительство Жезказган-Бейнеу
Расстояние перевозок (км)	3,538	4,151	3,417	3,307
Время перевозки (дни)	6,5	7,4	6,3	6,1
Кол-во перегрузок	1	1	1	1
Кол-во тамож. досмотров	4	1	1	1
Кол-во стран, соединенных с маршрутом	ТРАСЕКА 8 стран + Китай и Иран Итого - 10 стран	Китай, Казахстан, Кыргызстан Итого - 3 страны	Китай, Казахстан, Кыргызстан Итого - 3 страны	Китай, Казахстан Итого - 2 страны

Источник: Исследовательская группа ЛСА

Согласно вышеуказанному анализу, маршруту ТРАСЕКА можно дать следующую оценку:

1) ТРАСЕКА – Казахстанский – Актауский маршрут на 450 км. длиннее, чем маршрут ТРАСЕКА – Туркменбаши, коридор Актау – Баку на 130 км. длиннее, чем коридор Туркменбаши – Баку. Поэтому ТРАСЕКА – Казахстанский – Актауский маршрут не имеет сравнительного преимущества.

2) В случае строительства новой железнодорожной линии Шалгар – Бейнеу, модернизированный ТРАСЕКА – Казахстанский – Актауский маршрут будет иметь сравнительное преимущество над маршрутом ТРАСЕКА – Туркменбаши как в отношении времени перевозки, так и в отношении транспортных расходов.

3) Разница общего расстояния перевозки в случае строительства новой железнодорожной линии между Джезказган – Бейнеу и Шалгар – Бейнеу составляет только 110 км. Следовательно, сначала рекомендуется построить Шалгар – Бейнеу для получения более лучших результатов.

4) После завершения строительства маршрута Хоргос – Сарыозек расстояние перевозки станет на 470 км. короче, чем настоящий маршрут через станцию Достык. Следовательно, рентабельность грузовых перевозок по железной дороге может вырасти в пропорции с коротким расстоянием. Но новый железнодорожный маршрут, предоставляющий более короткую перевозку и более низкие транспортные расходы, повлечет за собой привлечение дополнительного груза, которого будет достаточно для покрытия снижения железнодорожных тарифов.