

Республика Таджикистан

**Исследование с целью сбора информации
о комплексной системе логистики**

Итоговый отчет

Резюме

Март 2010 г.

**Японское Агентство Международного
Сотрудничества**

«Японский Центр Международного развития»

АО «Ориентал Консалтантс»

ECC
JR
10-015

Республика Таджикистан

**Исследование с целью сбора информации
о комплексной системе логистики**

Итоговый отчет

Резюме

Март 2010 г.

**Японское Агентство Международного
Сотрудничества**

«Японский Центр Международного развития»

АО «Ориентал Консалтантс»

Обменные курсы валют

US\$1 = TJS 4,37 = JPY 92,3

TJS 1 = US\$ 0,229 = JPY 21,1

(TJS: Таджикский Сомони)

1 января 2010 г.

Официальный обменный курс
Национального Банка Таджикистана

Республика Таджикистан
Исследование с целью сбора информации
о комплексной системе логистики

Итоговый отчет
Резюме

СОДЕРЖАНИЕ

1. Общий обзор	1
1.1 Место Таджикистана в системе глобальной логистики	1
1.2 Структура логистического сектора	3
2. Автомобильные дороги	4
2.1 Обзор автомобильных дорог Таджикистана	4
2.2 Структура административного управления	4
2.3 Текущее состояние дорог	5
2.4 Планы развития дорог	6
2.5 План эксплуатации и технического обслуживания дорог	10
2.6 Бюджет на содержание дорог	11
2.7 Задачи и направления дальнейшего развития	12
3. Железные дороги	17
3.1 Административное управление, организация и бюджет	17
3.2 Сеть железных дорог	18
3.3 Обустройство сооружений	20
3.4 Планы проведения строительных и ремонтных работ	20
3.5 Текущие проблемы и задачи	21
3.6 Планы строительства новых линий ж/д	22
4. Логистика	24
4.1 Перевозки железнодорожным транспортом	24
4.2 Перевозки автомобильным транспортом	24
5. Таможня, таможенные процедуры	25
5.1 Организация	25
5.2 Таможенная реформа	25
5.3 Продолжительность и стоимость таможенных процедур	26
5.4 Предварительная подготовка к таможенным процедурам	26
5.5 Вне таможенные процедуры и разрешения от прочих органов	26

5.6 Таможенное оформление	27
5.7 Внедрение системы электронного обмена данными (ЭДИ)	28
5.8 Пересечение границы	28
6. Предприятия логистического сектора	28
6.1 Категории бизнеса и правовые рамки	28
6.2 Хозяйственная деятельность	29
6.3 Ассоциации	29
7. Свободные экономические зоны	30
7.1 Предпосылки для развития	30
7.2 Общий обзор обустройства СЭЗ	30
7.3 Орган, обеспечивающий исполнение проекта СЭЗ	32
7.4 Текущее состояние СЭЗ	32
7.5 Перспективы развития СЭЗ в Таджикистане	35

Список сокращений, использованных в тексте

АБР	Азиатский банк развития
ГУ	Государственное учреждение
ГУСАД	Государственное учреждение содержания автомобильных дорог
ЕБРР	Европейский банк реконструкции и развития
КДПГ	Конвенция о договоре международной дорожной перевозки грузов
МТиК	Министерство транспорта и коммуникаций РТ
МВФ	Международный валютный фонд
МЭРиТ	Министерство экономического развития и торговли РТ
ОЖТ	Отдел железнодорожного транспорта
ОСЖД	Организация сотрудничества железных дорог
ОПР	Официальная помощь развитию
СЭЗ	Свободная экономическая зона
ТЖД	Таджикские железные дороги
ТРАСЕКА	Транспортный коридор Европа – Кавказ - Азия
ТСПРТ	Таможенная служба при Правительстве Республики Таджикистан
ЦАРЕС	Центрально-азиатское региональное экономическое сотрудничество
ШОС	Шанхайская организация сотрудничества
ЭВНД	Экономическая внутренняя норма доходности
ЭДИ	Система электронного обмена данными
ЭКО	Организация экономического сотрудничества

Список сокращений от английских названий

АН	Asian Highway (Международная азиатская сеть дорог)
CLB	China Land Bridge (Китайский сухопутный мост)
LPI	Logistics Performance Index (Индекс развития логистики)
PBM	Performance Based Management (Содержание дорог, ориентированное на результат)

1. Общий обзор

1.1 Место Таджикистана в системе глобальной логистики

(1) Индекс развития логистики (LPI – Logistics Performance Index)

С целью содействия развитию международной торговли Всемирный банк разработал «индекс развития логистики» (LPI – Logistics Performance Index), который был опубликован в 2007 и 2010 годах. Указанный индекс базируется на анкетах, рассылаемых более чем тысяче компаний, занятых в сфере логистики, включая экспедиторские компании, и потому является в большей мере относительной оценкой, нежели абсолютной.

Таб. 1.1 Индекс развития логистики Таджикистана

	Таджикистан (2007)	Таджикистан (2010)	Разница
Место	146	131	+15
Кол-во баллов	1,93	2,35	0,42
% от высшего балла	46,1	43,2	
Таможня	1,91	1,90	-0,01
Инфраструктура	2,00	2,00	0,00
Международные перевозки	2,00	2,42	0,42
Качество и компетенция логистики	1,90	2,25	0,35
Отслеживание и контроль	1,67	2,25	0,58
Внутренние затраты на логистику	2,33		
Своевременность	2,11	3,16	1,05

Источник: Всемирный банк 2007 и 2010 гг., «*Connecting to Compete, Trade Logistics in the Global Economy, The Logistics Performance Index and Its Indicators*»

Таджикистан поднялся со 146-го места в 2007 году до 131-го места в 2010 году (см. таб.1.1). Оценки за таможню и инфраструктуру не изменились. при этом наблюдается значительное улучшение баллов, выставленных по показателям международных перевозок, качества и компетенции логистики, отслеживания и контроля, а также своевременности. Показатели, выросшие за двухлетний период с 2007 по 2010 год, относятся к сферам, где действуют частные экспедиторские компании, но там, где контроль принадлежит государственным структурам, увеличения индекса не наблюдается. Это говорит о том, что частный сектор усовершенствовал свои услуги за счет обновления используемых

информационных технологий и т. д., но не благодаря содействию со стороны государственного сектора. Кроме того, общее сокращение объема экспорта из Таджикистана под влиянием текущего экономического кризиса могло способствовать улучшению показателя «своевременность».

Расчет индекса за 2010 год демонстрирует различие в оценках логистики Таджикистана между странами СНГ и прочими странами. Например, предприятия Казахстана поставили Таджикистану 3,01 балла. А если учитывать только оценки, поставленные центральноазиатскими странами, Таджикистан будет находиться между 52-м и 90-м местом.

Многие страны, расположенные ниже 130-го места, находятся в процессе восстановления после гражданских войн, либо являются странами, не имеющими выхода к морю. Разоренные территории таких стран не развиваются должным образом, и это является сдерживающим фактором экономического развития.

Низкие показатели работы логистического сектора той или иной страны резко снижают доверие к этой стране со стороны международных перевозчиков и препятствуют применению общепринятых правил, таких как возврат контейнеров, установление страховых тарифов и т. д. Это приводит к образованию порочного круга, приводящего к повышению стоимости перевозок и возникновению еще большего количества препятствий на пути товародвижения.

(2) Положение Таджикистана в Центральной Азии и важность логистики для Таджикистана

В связи с тем, что Таджикистан находится на стыке центральной и южной Азии, развитие транспортного коридора через Таджикистан в южном направлении с выходом к Индийскому океану чрезвычайно важно с точки зрения развития экономики всего центральноазиатского региона в целом. Кроме того, через Таджикистан проходит трасса №7 Международной азиатской сети (АН – Asian Highway), которая соединяет Азию с Европой. В августе 2007 года при содействии войскового контингента США на этой трассе был построен пограничный мост, соединивший Таджикистан с Афганистаном. Обустройство восточного коридора откроет потенциал для дальнейшего расширения торговли с Китаем, причем это касается не только транзитных перевозок, но и поставок сельхозпродукции, лекарственных растений и т. д. из Таджикистана в Китай. Используя переход с восточного коридора на южный, Китай также расширяет транспортное сообщение с Афганистаном, доставляя в эту страну гуманитарные грузы.

С 2003 по 2008 год объем внутренних грузоперевозок в Таджикистане (в

тоннах) вырос в 1,57 раза для автомобильного транспорта и в 1,24 раза для железнодорожного транспорта. По показателям грузооборота (тонн-км) железнодорожные перевозки также обнаруживают тенденцию к частичному росту, а в сфере автомобильных перевозок этот показатель увеличился в 2,35 раза. В настоящее время увеличение международной торговли в значительной степени зависит от автомобильных перевозок.

Таб. 1.2 Объем грузоперевозок по видам транспорта

	2003	2004	2005	2005	2007	2008	2008/2003
Объем перевозок (1000 тонн)							
Авт. дороги	21 200	23 460	26 576	25 604	30 466	33 186	157%
Жел. дороги	11 721	12 268	12 114	13 935	14 529	14 544	124%
Воздуш. трансп.	3,8	4,1	3,7	2,4	2,1	2,5	66%
Грузооборот (млн тонн-км)							
Авт. дороги	1 221	1 611	1 829	1 809	2 598	2 866	235%
Жел. дороги	1 086	1 118	1 066	1 220	1 274	1 282	118%
Воздуш. трансп.	8,1	8,2	7,6	5,2	4,8	5,1	63%

Источник: группа экспертов ЛСА на основе данных МТиК и ТСПРТ.

1.2 Структура логистического сектора

Административная структура, связанная с сектором логистики Республики Таджикистан, включает в себя Министерство транспорта и коммуникаций РТ (МТиК), Министерство экономического развития и торговли РТ (МЭРТ), «Таджикские железные дороги» (ТЖД) и Таможенную службу при Правительстве Республики Таджикистан (ТСПРТ).

2. Автомобильные дороги

2.1 Обзор автомобильных дорог Таджикистана

Общая протяженность автомобильных дорог Таджикистана составляет около 26 300 км. Из них около 5 000 км – дороги республиканского значения, и около 21 300 км – региональные дороги. Как правило, согласно «Закону РТ об автомобильных дорогах и дорожной деятельности», строительство и содержание дорог республиканского значения находится в компетенции МТиК, а дорог регионального значения – в компетенции органов местного самоуправления (местных администраций). Однако на практике МТиК приняло на себя ответственность за содержание 13 600 км дорог, включая 8 600 км наиболее важных магистралей, относящихся к региональным дорогам.

Почти все из указанных дорог имеют покрытие, но большая часть покрытия сделана до 1970 года, а после распада СССР работы по обслуживанию и ремонту дорог и вовсе прекратились. В значительной степени ухудшению состояния дорог способствовала гражданская война. В настоящее время свыше 70% дорог нуждаются в капитальном ремонте.

Ситуация усугубляется сложной топографией и суровыми климатическими условиями. Многие дороги, расположенные в горной местности, в зимнее время становятся непроходимыми. Для разрешения существующих проблем Правительство Республики Таджикистан получает помощь от множества международных организаций.

2.2 Структура административного управления

Органом, осуществляющим непосредственное административное управление автомобильными дорогами, является Главное управление строительства и дорожного хозяйства МТиК, работу которого курирует первый заместитель министра. Главное управление состоит из четырех отделов: строительства автомобильных дорог, планирования и оценки автомобильных дорог, эксплуатации и технологического регулирования автомобильных дорог и управления оперативной информацией. Указанные подразделения МТиК определяют базовую политику, касающуюся административного управления дорожным хозяйством, а фактическое строительство и содержание дорог находится в ведении 6-ти региональных управлений автодорожного хозяйства, в составе которых находится 61 государственное учреждение содержания автомобильных дорог (ГУСАД). Это государственные предприятия, которые осуществляют эксплуатацию и техническое обслуживание автомобильных дорог.

2.3 Текущее состояние дорог

Автомобильные дороги Таджикистана играют важную роль по соединению западных и восточных, а также северных и южных регионов внутри страны, и наряду с этим являются частью евроазиатской магистральной дорожной сети, соединяющей страны Центральной Азии с Китаем, Пакистаном и портами Индийского океана.

Тем не менее, необходимо учитывать, что Таджикистан окружен горными массивами высотой до 5000 метров: в частности трасса IR1, соединяющая Душанбе со вторым по величине городом республики Худжандом, проходит через перевалы Анзоб (3373 м) и Шахристан (3378 м), трасса IR3 – через перевал Хабурабад (3252 м), трасса IR4 – через перевал Шар-Шар (1475 м) и т. д., а дороги, ведущие к границе с КНР, также пересечены рядом горных цепей высотой свыше 4000 метров. В зимний период автомобильное движение в районах перечисленных возвышенностей, включая международные перевозки, закрывается на срок до 6 месяцев.

С целью исправления этой ситуации, в последние годы при поддержке международных организаций и стран-доноров стали приниматься меры, направленные на обеспечение круглогодичного движения, включая строительство тоннелей через перевалы Анзоб, Шахристан и Шар-Шар, часть из которых уже сдана в эксплуатацию, а остальные будут закончены в ближайшее время. Сеть автомобильных дорог Таджикистана показана на рис. 2.2.

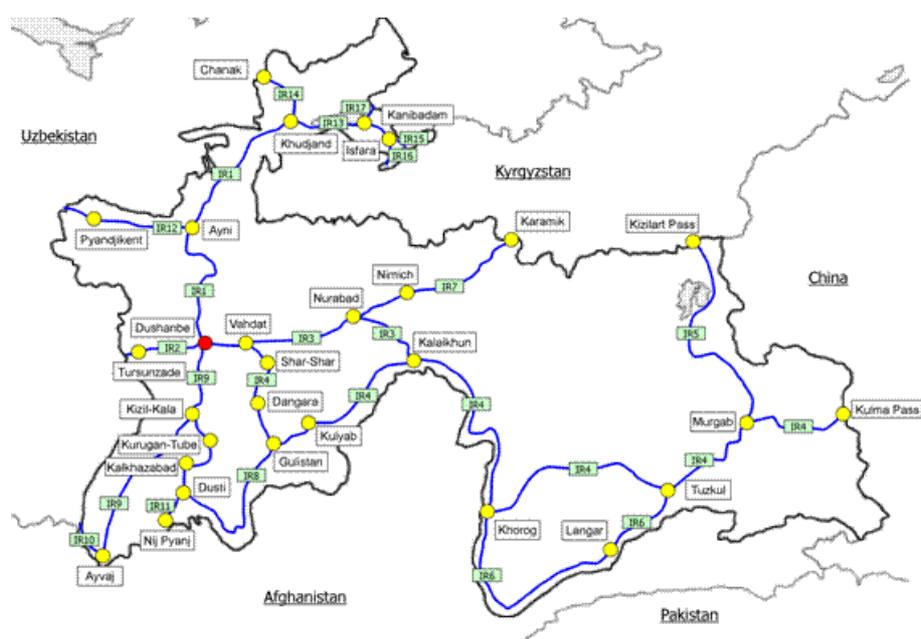


Рис. 2.1 Сеть автомобильных дорог Таджикистана

2.4 Планы развития дорог

(1) Сеть международных автомобильных дорог

Как отмечалось выше, в силу особенностей рельефа дороги в Таджикистане проходят по вертикальным и горизонтальным осям, образуя сеть логистических узлов Центральной Азии. Соответственно, как показано на рис. 2.2, дороги международного значения и дороги, указанные в качестве экономических коридоров, также проходят с севера на юг и с запада на восток.

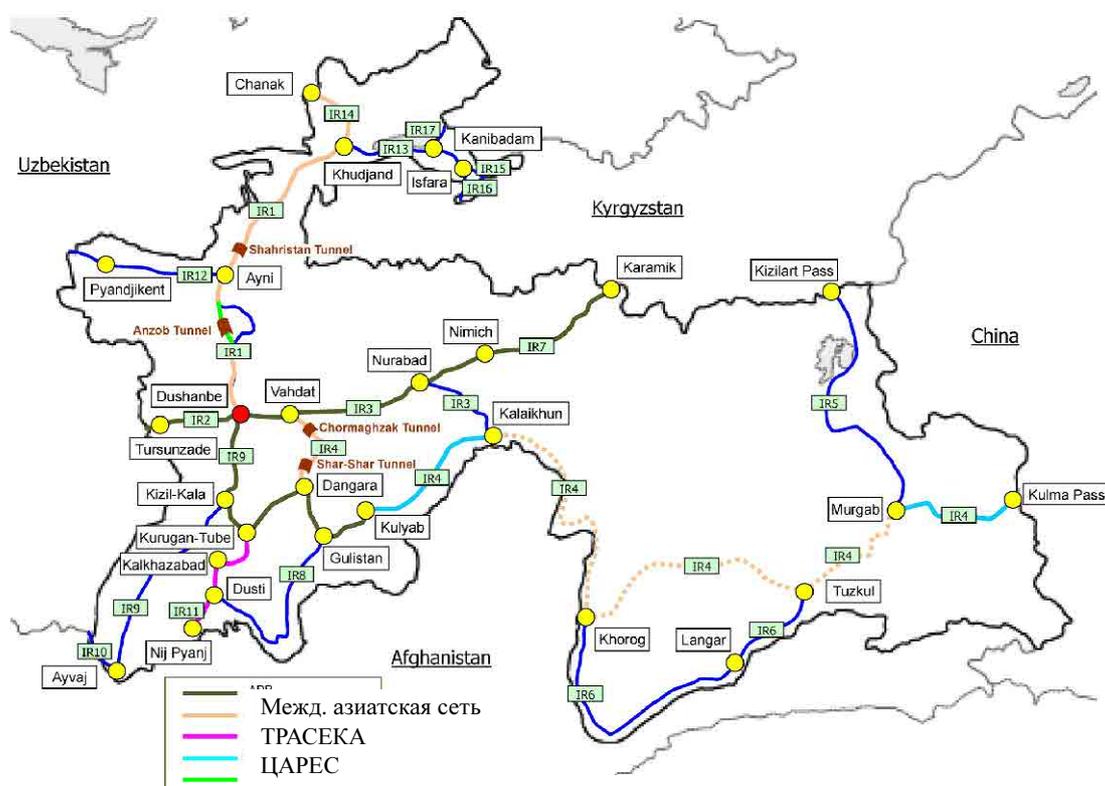


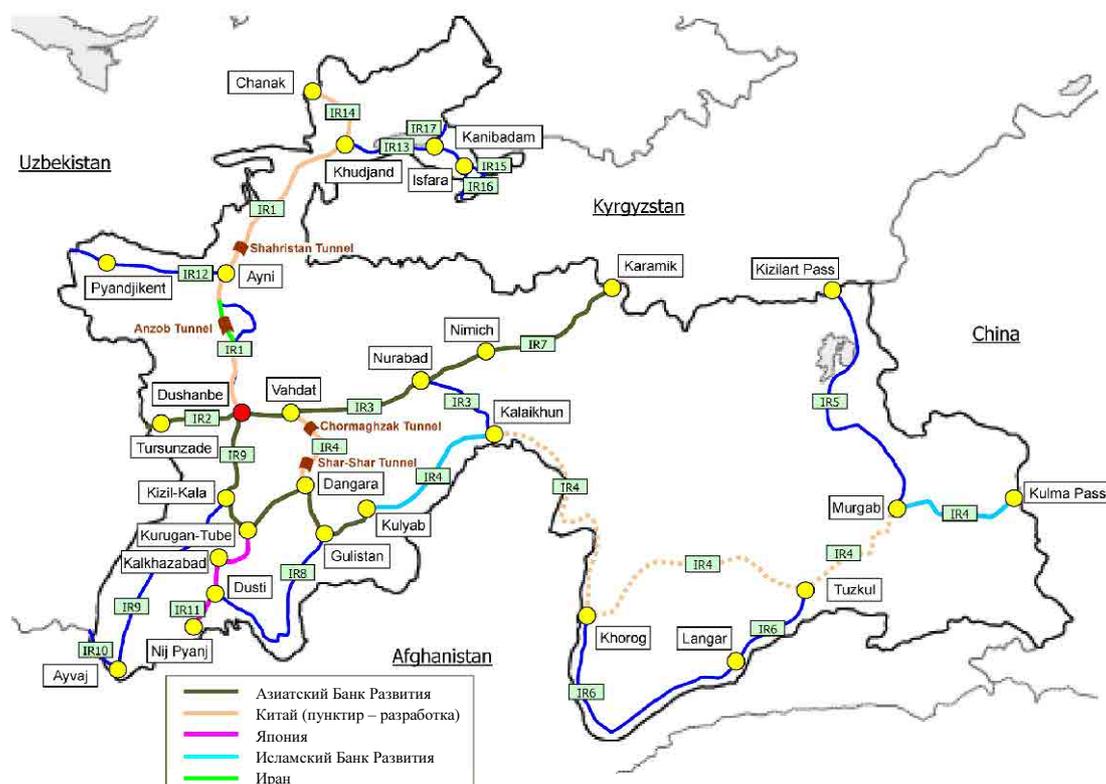
Рис.2.2 Сеть международных автомобильных дорог Таджикистана

(2) Планы строительства дорог

Несмотря на то, что многие дороги, пересекающие Таджикистан, являются частью различных концепций развития дорожной сети, на данный момент в стране отсутствуют планы строительства новых дорог (за исключением дороги для подъезда к Рогунской ГЭС, строительство которой было начато еще в советское время, но сейчас заморожено). Имеются лишь планы обслуживания и ремонта магистральных дорог, к которым относятся основные международные

трассы и экономические коридоры.

На рис. 2.3 показан ход выполнения дорожных проектов в Таджикистане (включая завершенные).



**Рис. 2.3 Планы строительства и реабилитации дорог
(включая текущие и завершенные)**

(3) План реабилитации дорог в рамках «Стратегии развития транспортного сектора»

«Стратегия развития транспортного сектора», разработанная при технической поддержке АБР, была опубликована в 2008 году. В таб. 2.1 перечислены проекты реабилитации дорог в рамках данной стратегии.

**Таб. 2.1 План реабилитации дорог в рамках
«Стратегии развития транспортного сектора»**

Номер	Наименование дороги	Протяж. участка (км)	Участок	ЭВНД (%)	Анализ работы по множеству критериев (макс. 100)	Стоимость (USD)	Сумм. стоим. (млн USD)
Краткосрочный план (ближайшие пять лет)							
IR02-002	Душанбе – Шахринав – Турсунзаде – гран. с Уз.	42,4	Разъезд Гиссар – гран. с Узб. (1)	76,5%	91,2	6 950 940	7
IR09-004	Душанбе – Рудаки – Шахритуз - Айвадж	85,0	Кабадиян – Айвадж	77,8%	80,3	15 828 690	23
IR13-001	Канибадам – Худжанд – Хаваст – Спитамен – граница с Узбекистаном	70,0	Канибадам – Спитамен	58,8%	79,2	11 161 982	34
IR04-008	Душанбе – Куляб – Хорог – Мургаб – перевал Кульма – граница с КНР	185,0	Хорог – Тузкул	54,8%	71,0	33 409 661	67
IR02-001	Душанбе – Шахринав – Турсунзаде – гран. с Уз.	13,8	Душанбе – разъезд Гиссар	46,8%	70,0	1 902 748	69
IR13-002	Канибадам – Худжанд – Хаваст – Спитамен – граница с Узбекистаном	65,0	Спитамен – граница с Узбекист.	46,7%	69,1	13 019 122	82
RR048	Душанбе – Айни - Гиссар	17,6	Душанбе – Гиссар	54,4%	65,8	3 660 085	86
IR04-002	Душанбе – Куляб – Хорог – Мургаб – перевал Кульма – граница с КНР	53,0	Нурек – Дангара	40,7%	62,4	10 555 477	96
IR04-007	Душанбе – Куляб – Хорог – Мургаб – перевал Кульма – граница с КНР	85,0	Рушон – Хорог	40,6%	60,5	21 210 022	118
IR09-001	Душанбе – Рудаки – Шахритуз - Айвадж	44,6	Душанбе – Оби-Кинк	26,9%	52,1	7 290 143	125
RR049	Руссин Колхоз – Гулистон Колхоз	9,1	Руссин Колхоз – Гулистон Колхоз	41,5%	50,1	2 312 142	126
IR08	Гулистон – Фархор – Пяндж – Дусти	132,0	Гулистон – Дусти	22,5%	47,1	27 989 041	154
IR16	Исфара – Ворух – граница с Киргизией	43,9	Исрара – граница с Киргизией	31,5%	46,1	8 174 225	162
IR04-005	Душанбе – Куляб – Хорог – Мургаб – перевал Кульма – граница с КНР	168,1	Куляб – Калайхум	21,8%	45,1	37 722 630	200
Среднесрочный план							
IR11	Кизил-Кала – Курган-Тюбе – Колхозабад – Нижний Пяндж – граница с Афганистаном	106,0	Кизил-Кала – Нижний Пяндж	14,8%	44,4	15 657 229	216
IR04-001	Душанбе – Куляб – Хорог – Мургаб – перевал Кульма – граница с КНР	43,0	Вахдат – Нурек	18,8%	40,0	13 189 258	229
IR04-010	Душанбе – Куляб – Хорог – Мургаб – перевал Кульма – граница с КНР	90,0	Мургаб – перевал Кульма	15,3%	43,1	13 976 430	243
IR12	Айни – Пенджикент – граница с Узбекистаном	113,0	Айни – граница с Узбекистаном	13,8%	39,1	24 832 862	268
IR04-009	Душанбе – Куляб – Хорог – Мургаб – перевал Кульма – граница с КНР	126,0	Тузкул – Мургаб	9,2%	38,0	30 581 914	298
IR04-004	Душанбе – Куляб – Хорог – Мургаб – перевал Кульма – граница с КНР	350,6	Гулистан – Куляб	9,9%	37,8	7 604 489	306
RR033	Куляб – Муминобад	41,8	Куляб – Муминобад	28,9%	37,1	8 951 988	315
RR045	Рудаки – Эсанбой – Шургувай	80,9	Рудаки – Шургувай	17,9%	36,2	17 325 738	332
IR04-006	Душанбе – Куляб – Хорог – Мургаб – перевал Кульма – граница с КНР	155,0	Калайхум – Рушон	8,9%	35,4	37 939 443	370
RR070	Б. Гафуров Булок – Пунган	137,2	Гафуров – Пунган	23,7%	31,4	24 707 404	395
RR071	Канибадам – Ким – Исфара	27,0	Канибадам – Исфара	21,1%	31,4	5 782 385	401
IR05	Мургаб – перевал Акбайтал – Кизил – перевал Арт – граница с Киргизией	187,0	Мургаб – граница с Киргизией	12,9%	30,8	50 538 485	451
Долгосрочный план							
RR054	Курган-Тюбе – Дангара	71,6	Курган-Тюбе – Дангара	12,1%	30,5	13 470 172	465
RR022	Вахдат – Ромит	37,0	Вахдат – Ромит	18,8%	28,9	24 256 076	489
IR15	Исфара – Баткент – граница с Киргизией	10,0		9,0%	28,0	2 115 043	491
RR043	Рудаки – Яван – Ходжамастон (объезд) - Уяли	107,0	Рудаки – Яван – Уяли	6,6%	27,1	16 947 779	508
IR17	Исфара – киш. Дахкана – граница с Узбекист.	24,5		7,7%	27,0	3 454 039	511
IR03	Лабиджар – Тавилдара – Калайхум	133,0	Лабиджар – Калайхум	6,7%	26,9	33 724 701	545
IR09-003	Душанбе – Рудаки – Шахритуз – Айвадж	47,0	Кизил-Кала – Кабадиян	10,4%	26,6	12 124 595	557
IR10	Айвадж – Джалбудж – граница с Узбекистаном	30,0	Айвадж – граница с Узбекистаном	5,1%	22,9	5 389 178	563
RR059	Узун – Джиликкул – Бешай Палангон	32,5	Узун – Бешай Палангон	8,7%	22,2	5 439 018	568
RR041	Хорог – Рошткала Тукзуболок	154,5	Хорог – Тукзуболок	9,3%	19,9	39 796 171	608
IR06-001	Хорог – Ишканим – Тузкул	108,0	Хорог – Ишканим	6,2%	17,8	26 381 258	624
RR032	Восе – Ховалинг	86,0	Восе - Ховалинг	5,4%	17,8	24 258 076	659
IR06-002	Хорог – Ишканим – Тузкул	210,5	Ишканим – Тузкул	9,4%	17,1	52 897 453	711
RR004	Пугус – Такоб – Сафедорак	18,3	Пугус – Сафедорак (2)	5,6%	13,8	9 927 596	721
RR044	Душанбе – Гиссар						
IR01-001	Душанбе - Худжанд	152,0	Душанбе – Айни				
IR01-002	Душанбе - Худжанд	107,0	Айни – Истравапан				
IR01-003	Душанбе - Худжанд	58,0	Истравапан – Худжанд				
IR04-003	Душанбе – Куляб – Хорог – Мургаб – перевал Кульма – граница с КНР	52,0	Дангара – Гулистан				
IR07-001	Вахдат – Рашт – Джиргитал – гран. с Киргизией	30,0	Вахдат – Файзабад				
IR07-002	Вахдат – Рашт – Джиргитал – гран. с Киргизией	85,0	Файзабад – разъезд Нурабад				
IR07-003	Вахдат – Рашт – Джиргитал – гран. с Киргизией	235,0	Разъезд Нурабад – гран. с Киргиз.				
IR09-002	Душанбе – Рудаки – Шахритуз – Айвадж	33,0	Оби-Килик – Кизил-Кала				
IR14	Худжанд – Бустон – Чанак – гран. с Узбекист.	69,0	Худжанд – граница с Узбекист.				
Итого							721 362 589

Примечания: 1) Стоимость рассчитывалась без учета широкой региональной перспективы. С увеличением международных

перевозок, возможно, понадобится дорога с более высокой пропускной способностью стоимостью порядка 20-30 млн долларов США. Как бы то ни было, требуется дальнейшее проведение ТЭО.

2) Данную дорогу следует рассматривать как часть широкого проекта по реабилитации горнолыжного курорта Сафедорак.

(4) Дороги, для которых требуются доноры

Как отмечалось в п. 2.3, практически все инвестиционные проекты по улучшению основных автомобильных магистралей Таджикистана уже сформулированы. Поскольку планов строительства новых дорог не существует, по пяти дорогам, перечисленным в таб. 2.2 и на рис. 2.4, ведется поиск доноров для проведения реабилитационных работ.

Таб. 2.2 Дороги, для которых требуются доноры

Номер дороги	Участок	Примечание
IR 3	Нурабад – Калайхум	<ul style="list-style-type: none">■ Проходит через перевал Хабурбад (3252 м).■ Требуется строительство туннеля.■ Расстояние от Душанбе до региона к востоку от Калайхума станет короче почти на 80 км, по сравнению с маршрутом через перевал Шар-Шар.
IR 6	Хорог – Лангар, Лангар – граница Афганистана	<ul style="list-style-type: none">■ На границе с Афганистаном имеется мост через реку Пяндж.■ Самый короткий путь в Пакистан.
IR 8	Дусти – Гулистан	<ul style="list-style-type: none">■ Участок включен в инвестиционный план «Центральная Азия + Япония» 2006 года.■ Расстояние от Куляба до Нижнего Пянджа (граница с Афганистаном) сократится почти на 80 км, по сравнению с маршрутом через Курган-Тюбе.
IR 11	Кизил-Кала – Айвадж – граница Афганистана	<ul style="list-style-type: none">■ Станет самой короткой дорогой от Душанбе в направлении Мазари-Шарифа (Афганистан).■ Требуется построить мост через реку Пяндж.
IR 12	Айни – Пенджикент – граница Узбекистана	<ul style="list-style-type: none">■ Присвоен номер ТРАСЕКА 34.■ Ведет к Самарканду (Узбекистан).



Рис. 2.4 Расположение дорог, для которых требуются доноры

2.5 План эксплуатации и технического обслуживания дорог

Как будет показано в п. 2.6, в настоящее время техническое обслуживание дорог находится на крайне низком уровне из-за недостатка средств для покупки гравия и асфальта по причине ограниченного бюджета, а также из-за отсутствия техники.

В этой ситуации АБР выдвинул в качестве одного из условий финансирования переход к системе «содержания дорог, ориентированного на результат» (PBM – Performance Based Maintenance). Для этого в порядке технической помощи АБР направил в МТК РТ специалистов с целью организации обучения персонала, включая обучение управлению переходом к системе PBM, а также инициировал структурную реформу.

Исходя из того, что средства, выделяемые на систему PBM, предоставляются АБР (а не из местных финансов), в открытых тендерах смогут принимать участие и ГУСАДы, которые отвечают за ремонт и содержание дорог в настоящее время.

2.6 Бюджет на содержание дорог

На рис. 2.5 показана динамика изменения дорожного бюджета МТиК (исполненные суммы). До 1999 года топливные акцизы, автомобильные налоги и т. д. направлялись в Дорожный фонд, который был впоследствии ликвидирован в соответствии с рекомендациями МВФ.

В 1999 году, в связи с ликвидацией Дорожного фонда наблюдалось временное сокращение бюджета МТиК на содержание дорог, однако затем бюджет стал с каждым годом постепенно расти, и этот рост продолжался до 2007 года. В 2008 году снова наблюдается сокращение, вызванное глобальным финансовым кризисом.

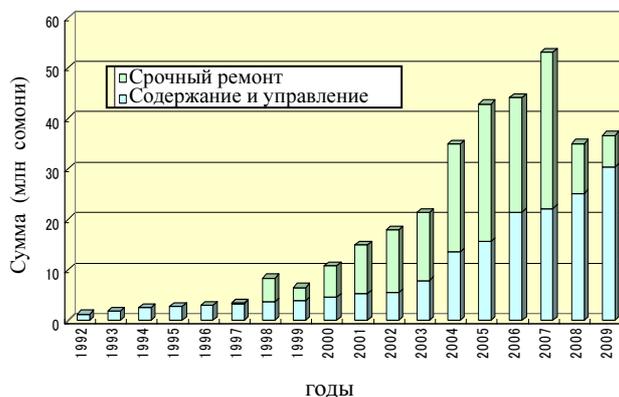


Рис. 2.5 Изменения дорожного бюджета

В период существования Дорожного фонда около 50% собранных средств направлялось на эксплуатацию и техобслуживание дорог. Затем эти средства стали выделяться с общих счетов государственного бюджета. В настоящее время сумма автомобильных и прочих налогов, взимаемых с пользователей дорог, составляет около 20 млн долларов США в год.

Тем не менее, несмотря на ежегодное постепенное увеличение бюджета на содержание дорог, выделяемая сумма по-прежнему остается крайне недостаточной (по данным ЕБРР, в год требуется около 47 млн долларов). Например, годовой бюджет на содержание 30-километрового отрезка дороги Душанбе – Курган-Тюбе составляет 440 000 сомони (около 100 000 долларов). Значительная часть этого бюджета (около 40%) тратится на кадровые расходы, а на содержание и ремонт остается лишь небольшая сумма, которой едва хватает на уборку дренажных канав, стрижку травы и покраску бордюров (стоимость покраски очень высока из-за использования импортных материалов). Анализ показывает, что по причине недостаточных капиталовложений в дорожный сектор в течение 10 лет после обретения независимости, дальнейшие расходы на надлежащее содержание дорог должны составить огромную сумму в 135 млн долларов. Кроме того, большие средства тратятся на техобслуживание неэффективной дорожной техники, которая используется уже более 30 лет, хотя ее обычный срок службы составляет 8 лет.

В настоящее время дорожный бюджет распределяется между региональными управлениями автодорожного хозяйства следующим образом:

- МТиК рассчитывает стоимость содержания и ремонта 1 км дороги и распределяет бюджет между региональными управлениями в соответствии с общей протяженностью дорог, находящихся в ведении каждого управления.
- Единый тариф стоимости содержания и ремонта дорог в текущем финансовом году составил 1500 сомони/км (около 340 долларов США). 3,5 млн сомони (около 795 000 долларов США) было выделено ГУ «Управление автодорожного хозяйства Гисарского региона», расположенного около Душанбе.
- Имеющийся бюджет позволяет проводить только заделку отдельных дефектов и прочие мелкие ремонтные работы.

Поскольку нынешняя система распределения бюджета не учитывает фактическое состояние дорог и уровень их использования, начиная со следующего финансового года региональные управления автодорожного хозяйства будут самостоятельно составлять бюджетный план (план эксплуатации и технического обслуживания дорог) и подавать соответствующую заявку в МТиК. Для расчета бюджетного плана предлагается использовать следующую формулу:

- $\text{Бюджет} = L \times S \times P \times R \times C$

L – общая протяженность дорог, S – затраты на содержание дорог, P – плотность движения, R – население, C – региональный коэффициент (рельеф местности, сложность выполнения работ и т. д.).

ГУСАДы также получают дополнительное финансирование от местных органов власти, поскольку наряду с дорогами государственного значения они отвечают за содержание и ремонт местных дорог. Объем указанного финансирования различается в зависимости от численности населения района, масштабов дорожной сети и т. д.

2.7 Задачи и направления дальнейшего развития

(1) Дальнейшая политика помощи Таджикистану

В настоящее время МТиК ищет инвесторов для реабилитации дорог, перечисленных в таб. 2.1 и на рис. 2.4. Однако в связи с тем, что Таджикистан обременен внушительным внешним долгом, международные организации, оказывающие содействие развитию, включая АБР и Всемирный банк, а также страны-доноры вынуждены переходить от кредитов к безвозмездной помощи.

При этом Китай, действуя вне рамок сотрудничества с международными организациями и странами-донорами, в дальнейшем намерен продолжать

предоставлять кредиты в соответствии со своей собственной политикой.

(2) Направления помощи дорожному сектору Таджикистана со стороны Японии

(1) Улучшение дорог

Таджикистан крайне заинтересован в развитии дорог, составляющих маршрут Китай/Киргизия – Таджикистан – Афганистан/Пакистан. При этом, как показано на рис. 2.4, для реабилитации дорог IR6, IR9 и IR11, входящих в названный маршрут, еще не найдены доноры.

Дорога IR11 в настоящее время улучшается в рамках проекта безвозмездной помощи Правительства Японии. Реабилитация участка Курган-Тюбе – Дусти – Нижний Пяндж будет закончена после 2011 года.

IR12 – международная трасса, соединяющая Таджикистан с Узбекистаном. Она также получила наименование ТРАСЕКА34. Доноры для этой дороги тоже пока не найдены.

В таб. 2.3 показана оценка названных дорог, для которых требуются доноры. Согласно этой таблице, наиболее подходящим для безвозмездной помощи является проект реабилитации IR9.

Таб.2.3 Оценка 5 дорог

Дороги	IR3	IR6	IR8	IR9	IR12
Регион	Центральный	Памир	Южный	Южный	Северный
Рельеф	гористый	гористый	плоский	плоский	гористый
Землепольз.	горы	горы	с/х	с/х	Горы
Население	мало	мало	самое большое	большое	мало
Плотность движения	малая	малая	самая большая	большая	большая
Количество конструкций	большое	большое	малое	малое	большое
Масштаб безвозмездной помощи	большой	большой	малый	малый	большой
Оценка	×	×	○	△	×

① Преимущества от реабилитации IR9

- Территории вокруг Гараути, Кабадияна и Шахритуза принадлежат к т.н. фермерскому (хлопок, овощи, зерно) и пастбищному поясу.
- Ожидается, что обустройство дороги IR9 позволит увеличить экспорт

продукции в Узбекистан и Афганистан (через Термез) при одновременном сокращении расходов на транспортировку.

- Шахритузский район обладает большими запасами воды и находится вблизи от государственной границы. Это дает возможность увеличить количество рабочих мест и расширить экспорт продукции за счет строительства цементного завода и привлечения прочих промышленных предприятий.

② Связь с Афганистаном

- Существует план строительства нового моста, соединяющего с Афганистаном, в районе Айваджа с последующим выходом на трассу Мазари-Шариф – Кундуз за счет строительства новой дороги или восстановления существующей дороги в Афганистане.
- В этом случае при перевозках между Таджикистаном и Афганистаном отпадет необходимость в транзите через Термез (Узбекистан), что сократит количество таможенных процедур.
- Учитывая наличие существующей ветки железной дороги до Айваджа, следует разработать проект двухуровневого моста, по нижнему уровню которого может пройти железная дорога.
- В настоящее время имеется план строительства новой линии железной дороги от Курган-Тюбе до Нижнего Пянджа и далее до Кундуза (Афганистан), для которой наряду с новым отрезком пути Курган-Тюбе – Кундуз необходимо будет построить железнодорожный мост через реку Пяндж, поскольку существующий мост рассчитан только на автомобильное движение. Однако соединение новой железнодорожной линии из Айваджа с линией Мазари-Шариф – Кундуз потребует меньшего количества затрат, чем строительство новой линии между Курган-Тюбе и Кундузом.

(2) Эксплуатация и техническое обслуживание дорог

Неудовлетворительное техническое обслуживание дорог приводит к ежегодной утрате дорожных активов на сумму свыше 50 млн долларов. В этой ситуации Правительство Республики Таджикистан демонстрирует волю к осуществлению программы экономических реформ, включая приватизацию, дерегулирование и финансовую реформу. С целью повышения эффективности транспортного сектора выбран курс на рыночные реформы и реструктуризацию. «Стратегия развития транспортного сектора», разработанная с помощью АБР и Японии, включает в

себя следующие положения:

- Ремонт и техобслуживание дорожных активов.
- Передача содержания дорог частному сектору.
- Расширение эффективной транспортной индустрии.
- Финансовая нагрузка на пользователей дорог.

Исходя из этого, в рамках проектов, финансируемых АБР, планировалось приступить к заключению контрактов на техобслуживание дорог с частными предприятиями, однако эта деятельность не принесла ожидаемых результатов по следующим причинам:

- Масштабы местных предприятий слишком малы.
- У них отсутствуют финансовые и технические возможности.
- В результате они не могут полностью использовать бюджет.

Провал программы привлечения частных предприятий также обусловлен рядом причин, связанных с исполнением государственного бюджета Республики Таджикистан:

- Министерству финансов требуется слишком много времени для утверждения распределения бюджетных средств.
- До окончательного утверждения распределения бюджетных средств невозможно проводить тендеры.
- Бюджет выделяется на один финансовый год, соответственно и потратить его необходимо в течение этого финансового года.
- Использование бюджета в течение одного финансового года затруднительно в связи с задержками окончательного утверждения.

Успешное осуществление указанного проекта станет первым шагом на пути к будущей приватизации работ по содержанию дорог и позволит преобразовать ГУСАДы в предприятия 3-го сектора (акционерные общества).

Поскольку МТик проявило интерес к дальнейшему изучению факторов, препятствующих осуществлению данного проекта, АБР выделил 5 миллионов долларов на поддержку внедрения системы «содержания дорог, ориентированного на результат» (РВМ).

Кроме того, ЕБРР выделил около 6,7 млн долларов на закупку новой дорожной техники, поскольку использование устаревшей техники было главной причиной неэффективности и низких показателей соотношения «стоимость – производительность» в дорожном секторе.

Выделение средств на закупку новой техники следует признать обоснованным, учитывая высокий уровень износа существующих машин, используемых

предприятиями по техническому обслуживанию дорог.

Однако следует учитывать, что почти все без исключения дороги Таджикистана, включая местные, были покрыты асфальтом еще во времена Советского Союза. При этом, как отмечалось выше, многие из них были оставлены без обслуживания и ремонта до настоящего времени. Поэтому для текущего ремонта покрытия и дренажных конструкций больше подошло бы малогабаритное оборудование, такое как малые экскаваторы, тележки, резаки, трамбовщики, ручные вибрационные катки, маркировщики и распределители.

В свете вышесказанного, важной частью процесса приватизации также должна стать подготовка кадров для дорожного сектора. В связи с этим мы рекомендуем разработать проект технического сотрудничества, в осуществлении которых у Японии имеется большой опыт, направленный на обучение персонала, который сможет надлежащим образом использовать указанное оборудование.

(3) Сотрудничество с другими донорами

АБР запустил проект по реабилитации участка дороги IR2 между Душанбе и Турсунзаде, которая также является частью АН65 и ЦАРЕС 3b. По данному проекту было заключено соглашение о консультационных услугах и почти закончено составление ТЭО.

Тем не менее, учитывая избыточный внешний долг Таджикистана, выделение новых кредитов в рамках этого проекта было признано нецелесообразным, поэтому АБР принял решение продолжить осуществление проекта на основе безвозмездной помощи. Объем средств, которые может выделить АБР, хватит лишь на реабилитацию 42 км дороги, что составляет половину от ее общей протяженности, поэтому в данный момент АБР ищет доноров для совместного финансирования проекта.

Исходя из того, что данная дорога является одной из важнейших трасс Центральной Азии, связывающей с другими городами столицу Душанбе, участие Японии в проекте реабилитации этой дороги было бы значимым и оправданным.

3. Железные дороги

3.1 Административное управление, организация и бюджет

(1) Роль отдела железнодорожного транспорта МТиК РТ

Таджикские железные дороги (ТЖД), являясь предприятием со 100%-ным государственным финансированием, осуществляют перевозки пассажиров и грузов под общим контролем со стороны отдела железнодорожного транспорта (ОЖТ) главного управления наземного транспорта МТиК. ОЖТ разрабатывает общую политику, касающуюся составления планов обустройства ж/д, а также контроля и регулирования транспортной деятельности.

В соответствии с рекомендациями международных финансовых институтов по проведению структурной реформы ТЖД с 2003 года началось изучение направлений указанной реформы, в 2007 году был подготовлен промежуточный доклад, и в настоящее время ведется разработка базового курса на приватизацию. С 2008 года МТиК приступило к разработке программы радикальной структурной реформы, которую предполагается провести в следующие три этапа:

Первый этап (2010 – 2012 гг)

Закупка новых локомотивов, пассажирских и грузовых вагонов с целью замены изношенного подвижного состава. Передача непрофильных активов (школ, больниц, спортивных сооружений и т. д.) органам местного самоуправления.

Второй этап (2012 – 2015 гг)

Присвоение существующим подразделениям (управление грузовых перевозок, управление пассажирских перевозок, вагоноремонтный завод, служба пути и связи и т. д.) статуса отдельных государственных предприятий.

Третий этап (2015 – 2018 гг)

Приватизация основной компании и ассоциированных компаний ТЖД.

(2) Организационная структура ТЖД

Железная дорога Таджикистана была основана в 1929 году. Сначала перевозка пассажиров и грузов внутри республики осуществлялась по узкоколейной железной дороге (750 мм). В 1974 году было начато строительство дороги с широкой колеей (1520 мм), которая используется и поныне. Головной офис ТЖД находится в столице Таджикистана городе Душанбе. В 2000 году общее количество работников ТЖД составляло 7500 человек, но затем в порядке сокращения штатов было уменьшено до нынешних 7200 человек.

17 февраля 1993 года, подписав Тарифное соглашение ж/д перевозчиков СНГ, Таджикистан стал членом Совета по железнодорожному транспорту, объединяющего страны СНГ и государства Балтии, что позволило приступить к международным перевозкам.

Объем пассажирских и грузовых перевозок обнаруживал устойчивую тенденцию к росту вплоть до 2008 года, однако в 2008 году сократился под влиянием мирового экономического кризиса. Очередного подъема следует ожидать по мере восстановления экономик Китая и России.

Финансовые отчеты показывают, что баланс ТЖД после вычета затрат на производство остается положительным. Однако ввиду того, что нам не удалось получить более подробный финансовый отчет, остается неясным, учитываются ли при этом амортизационные расходы.

Таб. 3.1 Основные показатели ж/д перевозок (2004 – 2008)

Годы	2004	2005	2006	2007	2008
Грузовые перевозки (×1000 тонн) (×10 ⁶ тонн-км)	12 268,3 1 117,5	12 114,2 1 065,7	13 943,8 1 220,1	14 529,1 1 274,3	14 544,2 1 284,5
Пассажирские перевозки (×1000 чел.) (× 10 ⁶ чел.-км)	706,2 50,0	708,0 46,1	760,5 49,6	787,4 53,0	833,5 57,0
Доход от перевозок (×10 ⁶ USD)	34,2	41,8	46,6	60,4	79,1
Доход от транзита (×10 ⁶ USD)	12,1	10,4	9,7	16,0	15,1
Балансовая прибыль (×1000 USD)	2 726,2	3 111,6	5 923,4	7 506,7	9 258,4
Чистая прибыль (×1000 USD)	1 941,4	2 234,9	4 473,5	5 555,6	6 910,8

Источник: «Таджикские железные дороги»

3.2 Сеть железных дорог

(1) История развития железной дороги

Вслед за распадом СССР в 1991 году, начиная с 1994 года все железные дороги на территории Таджикистана были объявлены независимыми Таджикскими железными дорогами. Железнодорожные линии Таджикистана состоят из трех отдельных участков: северного, центрального и южного, которые отделены друг от друга границей с Узбекистаном. Таким образом они представляют собой не столько внутреннюю сеть железных дорог, сколько часть международной ж/д сети стран СНГ (см. рис. 3.1)

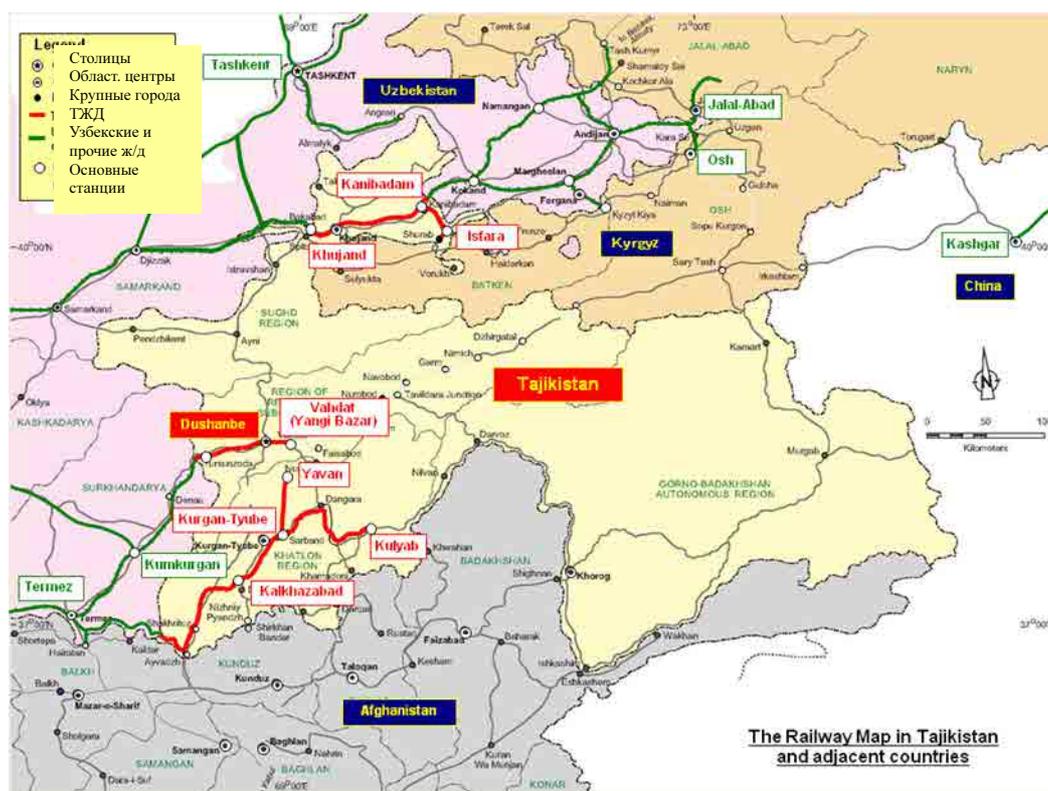


Рис. 3.1 Сеть железных дорог Таджикистана и соседних стран

(2) Пассажирские перевозки

В 2000 году объем пассажирских перевозок составил около 1 млн человек. Примерно половину этого объема составляли транзитные пассажиры. В 2001 году на границе с Узбекистаном были введены ограничения на провоз валюты, поэтому поток транзитных пассажиров начал сокращаться, переместившись на воздушный транспорт.

С другой стороны поток количество пассажиров, совершающих международные поездки с территории и на территорию Таджикистана, неуклонно растет, и по сравнению с 2000 годом увеличился почти в три раза.

(3) Грузовые перевозки

Объем грузов, доставляемых в Таджикистан, во много раз превышает объем отправки из Таджикистана. Количество доставляемых грузов выросло более чем два раза с 2 млн тонн в 2000 году до 4,7 млн тонн в 2006 году. Особенно заметное увеличение наблюдается на северном участке. С другой стороны объем отправляемых грузов практически не меняется с 2002 года. Транзитные грузоперевозки в основном осуществляются по северному участку, однако по информации,

полученной в ходе исследования, в последнее время увеличилось количество грузов, предназначенных для Афганистана, которые поступают на станцию Колхозабад (южный участок), где перегружаются на грузовые автомобили для дальнейшей транспортировки к месту назначения.

3.3 Обустройство сооружений

Общая протяженность главных путей составляет 594,9 км. Количество железнодорожных станций – 31.

Таб. 3.2 Основные данные о сооружениях

Участки	Северный	Центральный	Южный	Всего
1. Протяж. (км)				479,0
1) Главные	Нау – Истиклол 109,8	Пахтаабад-Душанбе 71,8	Хошади-Куляб 297,4	115,9 594,9
2) Ветки	Канибадам-Исфара 39,2	Душанбе-Янгибазар 20,8	Курган-Тюбе-Яван 55,9	50,0
Всего	148,8	92,6	353,3	
3) Пром. ветки	25,0	25,0	0,0	
2. Станции	10	8	13	31
3. Прокладка				
1) Мин. кривые	P=534	P=439	P=582 (P=250)	-
2) Макс. уклоны	10,1‰	9,6‰	15,4‰ (27,1‰)	-

Прим.: цифры в скобках относятся к ответвлениям.

Источник: «Стратегия развития транспортного сектора» (АБР), ред. группы экспертов.

3.4 Планы проведения строительных и ремонтных работ

На основе результатов исследований, проведенных АБР для составления «Стратегии развития транспортного сектора», МТК разработало программу обустройства железной дороги (июнь 2008 года), которая состоит из плана неотложных работ, краткосрочного, среднесрочного и долгосрочного планов.

План неотложных работ

- Интенсивные ремонтные работы на проблемных участках.
- Замена не соответствующего стандартам балласта.
- Замена изношенных рельсов и стрелочных переводов на рельсы P-65.
- Реабилитация подвижного состава и оборудования вагоноремонтных заводов.
- Совершенствование сооружений для интермодальных (осуществляемых разными видами транспорта) и контейнерных перевозок.
- Комплексная проверка путей.

Краткосрочный план (2010-2014)

- Ремонт путей (замена шпал, балласта, рельс).
- Ремонт свыше 150 ж/д мостов.
- Замена кабеля связи на участке Худжанд – Истиклол (65 км).
- Закупка локомотивов (20 для главных линий и 10 маневровых).
- Закупка/кап. ремонт грузовых вагонов.
- Закупка оборудования для камнедробильного завода в Коршади.

Среднесрочный план (2015-2019)

- Продолжение ремонта путей (замена шпал, балласта, рельс).
- Ремонт 55 ж/д мостов.
- Закупка дополнительных 7 локомотивов для главных линий.
- Закупка/кап. ремонт грузовых вагонов.

Долгосрочный план (2020 -)

- Продолжение ремонта путей (замена шпал, балласта, рельс).
- Ремонт 10 ж/д мостов.
- Закупка/кап. ремонт грузовых вагонов.
- Увеличение мощностей локомотивного депо.
- Строительство нового участка Яван – Янги-Базар.
- Строительство нового участка Колхозабад – Нижний Пяндж.
- Строительство нового участка Янги-Базар – Карамык.

3.5 Текущие проблемы и задачи.

На основании результатов проверки на местах, а также данных и информации, полученной от правительственных органов, сформулированы следующие задачи, стоящие перед ТЖД.

Таб. 3.3 Краткое изложение текущих задач ТЖД

	Области	Задачи
Организация и система	а) Структурная реформа б) Средства на обустройство в) Распределение ролей	Реформу необходимо проводить по принципу «шаг за шагом». С целью обеспечения устойчивой работы железной дороги требуются правительственные дотации.
Перевозки	а) Пассажиры б) Грузы	С целью обеспечения безопасности и стабильности внутренних и международных перевозок требуется создание интегрированной транспортной системы.
Инвестиции	а) Существующие линии б) Новые линии	Большая часть ж/д к настоящему времени изношена и требует срочного ремонта на основе инвестиционного плана. Строительство трех новых участков ж/д предложено исходя из спроса на внутренние и международные перевозки. На начальном этапе необходимо выработать наиболее оптимальную систему управления.

Источник: группа экспертов ЛСА

3.6 Планы строительства новых линий ж/д

(1) Предпосылки

Развитие транспортной инфраструктуры центральноазиатских стран Евразийского континента привлекает к себе внимание с точки зрения эффективного освоения природных ресурсов. Особые надежды в этом смысле возлагаются на Таджикистан, который призван стать транзитным переходом между северным коридором «китайского сухопутного моста» (CLB – China Land Bridge) и южным коридором. В 2007 году при содействии воинского контингента США был построен мост в Нижнем Пяндже (Таджикистан), соединенный с дорогой на Кундуз (Афганистан), что позволило сделать его базовым пунктом для перевозки грузов в южном направлении.

Планы обустройства пути с преимущественной ролью железной дороги, который позволил бы связать Китай с Ираном через Таджикистан и Афганистан, предлагались многими международными организациями, включая ЭКО, ЦАРЕС, ТРАСЕКА и ШОС. Изыскания для составления ТЭО на афганском участке этого пути проводились за счет финансирования со стороны АБР, а на участке от Китая до Таджикистана – за счет правительства КНР. Соглашение о распределении обязанностей по реализации данного проекта было достигнуто на саммите заинтересованных государств, организованном в июле 2009 года в Кабуле под эгидой ЭКО.

Основанием для строительства новых железнодорожных линий в Таджикистане являются планы по превращению республики в крупный транзитный узел с целью «формирования логистического и энергетического коридора», направленного на обеспечение устойчивого развития экономики в странах Центральной Азии, а также на реконструкцию сети железных дорог внутри страны, что будет способствовать развитию региональной экономики.

Таб. 3.4 Концепция новых линий железной дороги

Маршрут (протяженность)	Местонахождение	Цели
Вахдат – Яван (52 км)	Центральный и южный регионы	Восстановление прежней ж/д линии и строительство соединяющего звена между северным и южным коридорами.
Колхозабад – Нижний Пяндж (56 км)	Южный регион и граница с Афганистаном	Восстановление прежней ж/д линии и строительство соединяющего звена между северным и южным коридорами.
Душанбе – Карамык (296 км)	Центральный регион и граница с Киргизией	Соединяющее звено между югом и севером.

Источник: Инвестиционная программа МТик

(2) Строительство новых железнодорожных линий

① Прокладка маршрута

При создании проектов для строительства новых участков железной дороги, которые разрабатывались в ГУП «НИИ планирования и изысканий» при МТиК, с целью сокращения расходов на строительство применялись проектные стандарты IV категории. Помимо этого, с учетом сложных топографических условий горных районов были применены специальные стандарты, предусматривающие минимальный радиус кривых 250 метров и максимальную величину уклонов 27%. Поскольку новые ж/д линии станут частью международной ж/д сети, они должны коррелировать со стандартами, принятыми в Китае, Афганистане и Иране.

② Выбор оптимальной ширины колеи

Ширина колеи железных дорог Таджикистана составляет 1520 мм (широкая колея). Этот стандарт подходит для внутренних перевозок и для перевозок по сети железных дорог СНГ.

При этом в Китае, Афганистане и Иране принята стандартная колея (1435 мм). С целью обеспечения эффективности международных перевозок следует рассмотреть возможность строительства унифицированной колеи стандартной ширины.

③ Применяемые стандарты

На ТЖД применяются стандарты ГОСТ и СНиП, разработанные еще в Советском Союзе. Эти же стандарты использовались при составлении проектов новых ж/д линий. Тем не менее, с точки зрения международной системы перевозок предпочтительнее применять унифицированные стандарты строительства, эксплуатации и технического обслуживания.

④ Приоритетный порядок строительства 3-х новых участков

При составлении приоритетного порядка строительства трех новых участков необходимо учитывать внутренний и международный спрос на перевозки и возможность привлечения средств.

⑤ Создание нового спроса на железнодорожные перевозки

Одним из примеров нового спроса на железнодорожные перевозки является доставка гуманитарных грузов, предназначенных для Афганистана, на станцию Колхозабад (Таджикистан), ввиду того, что станция Термез (Узбекистан) не справляется с возросшим потоком указанных грузов. В Колхозабаде эти грузы перегружаются на автотранспорт и по построенному в 2007 году мосту через реку Пяндж доставляются в Кундуз. Этот путь ,

проходящий через территорию свободной экономической зоны «Пяндж», совпадает с маршрутом новой железнодорожной линии, необходимость строительства которой признана международными организациями. Исходя из этих условий, необходимо тщательно изучить план развития указанного региона с учетом товародвижения в широком региональном масштабе, а также рассмотреть возможность строительства новой железнодорожной линии.

4. Логистика

4.1 Перевозки железнодорожным транспортом

Для Таджикистана железная дорога имеет чрезвычайно важное значение, поскольку именно по ней осуществляются почти все международные перевозки. Для сравнения, 96% железнодорожных перевозок являются международными, а 97% автомобильных перевозок – внутренними.

4.2 Перевозки автомобильным транспортом

Большинство внутренних перевозок в Таджикистане осуществляется автомобильным транспортом. Правительство РТ предпринимает активные усилия по обеспечению беспрепятственных международных перевозок и транзита в рамках ЦАРЕС и т. д. Необходимо, чтобы расширение транзитных перевозок было связано с совершенствованием экспортно-импортной и внутренней логистики. Далее приводится краткий обзор состояния перевозок автомобильным транспортом с точки зрения внутренних перевозок, транзитных перевозок, а также экспорта и импорта.

(1) Внутренние перевозки

Автомобильный транспорт является основным средством перевозки внутри страны. Грузоперевозки автомобильным транспортом в основном осуществляются на собственных автомобилях. Услуги, предоставляемые транспортными компаниями, находятся на низком уровне. В результате это приводит к повышению логистических затрат (затрат на транспортировку).

(2) Транзитные перевозки

По показателям своевременности, стоимости и безопасности автомобильный транспорт значительно уступает железнодорожному. Автомобильные перевозки в большей степени, чем железная дорога, зависят от сезонных факторов, задержек при пересечении границы и рисков, связанных с

безопасностью. Хотя преимуществом автомобильного транспорта является более высокая скорость перевозок, грузовым автомобилям все еще трудно конкурировать с железной дорогой. АБР и ЦАРЕС предпринимают меры по упрощению международных перевозок автомобильным транспортом, главным образом в отношении беспрепятственного провоза транзитных грузов через государственные границы.

(3) Экспорт и импорт

Одной из самых серьезных проблем в сфере экспортно-импортных международных перевозок, как и в сфере транзитных перевозок, является прохождение таможенных процедур.

В связи с этим терминалы Ассоциации автомобильных перевозчиков Таджикистана АВВАТ работают как для транзитного, так и для международного транспорта, поскольку указанные терминалы обслуживают больше экспортно-импортных грузов, чем транзитных.

5. Таможня, таможенные процедуры

5.1 Организация

Главное управление Таможенной службы при Правительстве РТ (ТСПРТ) находится в Душанбе. Кроме этого имеются региональные управления таможни. Под юрисдикцией ТСПРТ находятся все таможенные отделения и посты. Таможенные услуги предоставляются: 1) на пограничных переходах; 2) на терминалах (автомобильные дороги, железные дороги, аэропорты); 3) на стационарных таможенных постах, учрежденных при таможенных зонах на крупных предприятиях. Физические лица могут проходить таможенный досмотр только на постах 1), а в отношении грузов существует двухступенчатая система: на постах 1) производится проверка документов и грузовых пломб, а на постах 2) 3) – полное таможенное оформление экспорта и импорта. Всего в стране учреждено 87 таможенных постов 1) – 3).

5.2 Таможенная реформа

ТСПРТ прилагает усилия к упрощению таможенных процедур. Для этого был принят новый Закон о таможне, а также внедрена система классификации товаров по кодам HS, разработанным Всемирной таможенной организацией. Указанные коды были пересмотрены для приведения в соответствие с Киотской Конвенцией 2005 года.

5.3 Продолжительность и стоимость таможенных процедур

Данные, указывающие на высокую стоимость и продолжительное время оформления таможенных процедур в ТСПРТ, предоставляются Всемирным банком. Эти же данные используются АБР. Согласно данным, для прохождения таджикской таможни требуются значительно большие временные и финансовые затраты, нежели в соседних с Таджикистаном странах.

5.4 Предварительная подготовка к таможенным процедурам.

Процесс «составления документов», являющийся предварительным этапом подготовки к таможенному оформлению, считается главным фактором, способствующим увеличению продолжительности таможенных процедур.

5.5 Вне таможенные процедуры и разрешения от прочих органов

Необходимость получения разрешений и лицензий от различных компетентных органов в процессе подготовки к таможенному оформлению является обычной практикой. В зависимости от вида оформляемых грузов ТСПРТ требует предоставления документов, выданных органами, перечисленными в таб. 5.1. Несмотря на то, что здесь не наблюдается значительных расхождений с практикой, принятой в других странах, часть процедур, перечисленных ниже, затрудняют таможенное оформление.

Таб. 5.1 Учреждения, связанные с подготовкой к таможенному оформлению

Министерства	Ведомства
Министерство экономики и промышленности	Управление стандартизации и метрологии (Таджикстандарт)
Министерство сельского хозяйства	
Министерство здравоохранения	Торгово-промышленная палата Республики Таджикистан
Министерство обороны	
Министерство транспорта и коммуникаций	

Источник: АБР ЕФ-4451-А «Таджикистан: наращивание потенциала и организационное усиление в рамках проекта модернизации таможни и развития инфраструктуры», приложение В.

1) Сертификат происхождения товара

Торгово-промышленная палата РТ выдает сертификаты происхождения товара. Для получения сертификата требуется полдня. Система не компьютеризирована, поэтому сертификаты выписываются вручную.

2) Таджикистандарт

Для широкого ассортимента товаров требуется получение сертификатов от «Таджикстандарта», находящегося под юрисдикцией Министерства экономического развития. Указанная практика была унаследована от Госстандарта СССР.

3) Заявка на освобождение от уплаты налогов

В настоящее время объем импорта в Таджикистане значительно превышает экспорт. Не все импортируемые грузы имеют коммерческий характер. Определенную часть составляют гуманитарные грузы или товары, поставляемые по линии ОПР. Указанные грузы могут импортироваться без уплаты таможенных пошлин, однако для этого необходимо получить разрешение от соответствующих министерств, что также требует дополнительного времени.

(2) Процедуры на таможне

1) Составление документации

Импортёры и таможенные брокеры составляют таможенные декларации и прочую документацию с помощью компьютерной программы ALTAGTD, которая была разработана еще в СССР и адаптирована к новым условиям Таджикистана. Система содержит множество пунктов для заполнения и предусматривает штрафы за ошибки. В связи с этим для заполнения декларации требуется много времени.

2) Создание базы данных по оценочной стоимости товаров

Таможенные брокеры обязаны предоставлять т. н. «Декларацию фактов», которая является документом, подтверждающим соответствие стоимости товара. В документе необходимо указывать подробную информацию по каждому товару (включая себестоимость, коэффициенты скидок и т. д.) стоимостью свыше 1500 долларов США.

5.6 Таможенное оформление

(1) Оформление грузовых автомобилей

Таможенное оформление грузов, перевозимых автомобильным транспортом, производится на терминалах АВВАТ, на которых учреждены таможенные посты и оборудованы таможенные склады. Если указанный транспорт осуществляет

перевозку бондовых грузов между двумя странами без книжки МДП, ему может быть придан таможенный эскорт, поскольку в стране отсутствует система регулирования перевозки бондового товара.

(2) Оформление железнодорожного транспорта

Таможенное оформление производится на железнодорожных терминалах. На терминалах постоянно находятся таможенные офицеры и брокеры. Операторы железнодорожных перевозок направляют в таможенные органы опись груза (манифест). Вагоны и контейнеры, как правило, опломбированы, и снимать эти пломбы могут только служащие таможни.

5.7 Внедрение системы электронного обмена данными (ЭДИ)

Таможня пытается решить имеющиеся проблемы с помощью внедрения информационных технологий. При поддержке АБР разрабатывается соответствующее программное обеспечение. В январе 2009 года ТСПРТ также приняло к использованию форму SAD, разработанную в ЕС, и адаптировало ее для ввода данных в ЭДИ.

5.8 Пересечение границы

Таджикистан является участником КДПГ и других важных соглашений по наземной перевозке грузов. С учреждением ассоциации АВВАТ была внедрена система книжек МДП. Теоретически это должно было облегчить пересечение границы грузовым автотранспортом, однако на практике для пересечения границы затрачивается продолжительное время, поскольку груз проверяется даже у автомобилей, имеющих МДП.

6. Предприятия логистического сектора

6.1 Категории бизнеса и правовые рамки

Главное управление наземного транспорта Министерства транспорта и коммуникаций РТ включает в себя отдел автомобильного транспорта и отдел железнодорожного транспорта. Авиационный сектор находится в ведении Главного управления воздушного транспорта.

При этом отсутствуют ведомства, контролирующие предоставление логистических услуг и деятельность таможенных складов.

6.2 Хозяйственная деятельность

Ввиду малых масштабов существующего рынка в Таджикистане насчитывается лишь несколько логистических предприятий, предоставляющих услуги высокого качества. АБР указывает следующие причины для объяснения сложившейся ситуации.

(1) Нехватка современных транспортных средств

Техническое обслуживание транспортных средств не осуществляется на должном уровне. Стандарты безопасности занижены, эффективность использования топлива также оставляет желать лучшего. Количество рефрижераторов настолько мало, что они не оказывают сколько-нибудь заметного влияния на экспорт сельскохозяйственной продукции.

(2) Нехватка оборудования

Наблюдается недостаток складов и хранилищ, а также погрузочно-разгрузочного оборудования. Имеющиеся склады предоставляют только услуги по хранению. Складские помещения для опасных материалов, крупногабаритных грузов, и помещения с контролем температурного режима отсутствуют.

(3) Нехватка логистических услуг

Крупные международные логистические компании предоставляют услуги по высоким ценам и действуют в широком территориальном масштабе, а небольшие местные компании оказывают услуги по более низким ценам, но территория их деятельности крайне ограничена. В особенности низкий уровень надежности наблюдается в сфере интермодальных перевозок.

(4) Низкий уровень финансовых услуг

Операторы не могут получать надлежащие финансовые услуги и в результате испытывают затруднения с модернизацией оборудования. Банки неохотно выделяют кредиты, и уровень процентных ставок слишком высок.

6.3 Ассоциации

Учреждение отраслевых ассоциаций бизнеса призвано улучшить условия ведения коммерческой деятельности, поскольку ни одна компания не может изменить ситуацию только за счет собственных усилий.

Создание Ассоциации международных автомобильных перевозчиков АВВАТ

стало важным шагом, поскольку эта ассоциация получила право выдачи книжек МДП.

7. Свободные экономические зоны

7.1 Предпосылки для развития

Правительство Республики Таджикистан заключило соглашение о свободной торговле с пятью странами СНГ. Помимо этих соглашений, Таджикистан стремится к заключению договоров об экономическом сотрудничестве с Азербайджаном, Афганистаном, Ираном и Турцией.

По мере увеличения объема транзитных перевозок через территорию Таджикистана, правительство страны прилагает усилия к упрощению таможенных процедур, включая сокращение количества необходимых документов, внедрение предварительных заявок и т. д., чтобы в конечном итоге создать систему «одного окна». Учреждение системы «одного окна» поддерживается различными международными организациями, в числе которых АБР, GTZ (Организация технического сотрудничества ФРГ) и USAID (Агентство международного развития США). Учитывая текущую ситуацию с логистикой в Таджикистане, внедрение указанной системы позволит расширить объем внешней торговли, привлечь прямые иностранные инвестиции и увеличить объем международных грузоперевозок, включая транзитные перевозки.

Наряду с этим, с целью развития обрабатывающей промышленности, а также совершенствования и расширения инфраструктуры для международных транспортных перевозок, Правительство РТ приняло решение об учреждении «Свободных экономических зон» (СЭЗ). Президент Э. Рахмон поставил цель к 2015 году прекратить экспортировать из Таджикистана хлопок-сырец без добавленной стоимости (сейчас обработанный хлопок составляет лишь 12% от общего объема экспорта).

В настоящее время в Таджикистане принят курс на создание предприятий для переработки хлопка в изделия с высокой добавленной стоимостью.

7.2 Общий обзор обустройства СЭЗ

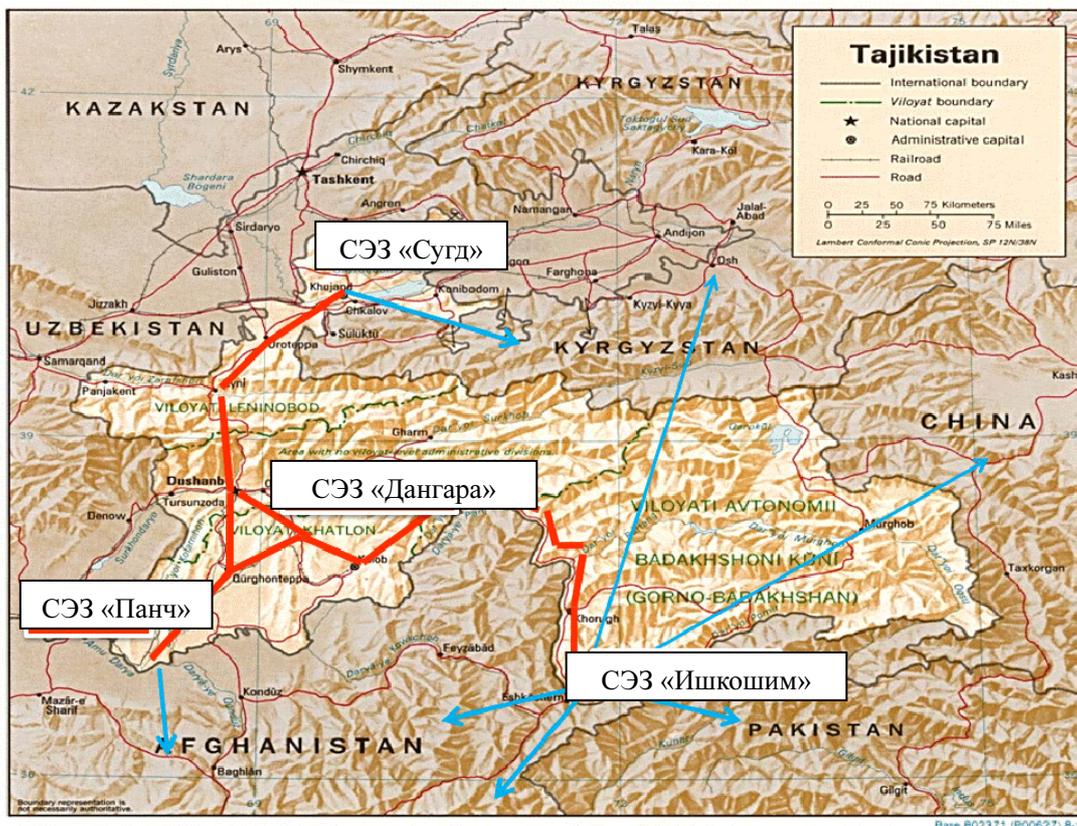
В 2004 году Парламент Таджикистана принял Закон о свободных экономических зонах, содержание которого сейчас пересматривается. Планирование СЭЗ осуществляется именно на основе этого закона. К настоящему моменту Правительство одобрило проекты создания четырех СЭЗ (см. рис. 7.1), главными из которых являются СЭЗ «Панч» и СЭЗ «Сугд».

Предложение о составлении ТЭО для создания логистических центров в СЭЗ «Панч» и СЭЗ «Сугд» с высокой долей вероятности может получить поддержку со стороны международных организаций по оказанию помощи, Фонда «Евразия» и агентства USAID. В свою очередь, ЕС уже проводит исследования на тему «Сеть международных логистических центров в Центральной Азии», целью которых является разработка предложений по созданию пяти центров логистики в названном регионе. В рамках этих исследований рассматривается возможность учреждения логистического центра в Нижнем Пяндже, на границе с Афганистаном. Тем не менее, ни ЕС, ни Фонд «Евразия» или USAID не намерены выделять средства для обустройства инфраструктуры самой СЭЗ, поэтому вопрос об источниках финансирования указанного проекта остается открытым.

Кроме того, не решен вопрос о подведомственности СЭЗ. Поначалу, по предложению Президента РТ в 2007 году был учрежден межведомственный комитет по вопросам создания СЭЗ. В него вошли представители различных министерств и ведомств на уровне заместителей министров. Одно время комитет возглавлял первый заместитель министра экономического развития и торговли, поэтому впоследствии администрации СЭЗ были учреждены именно при этом министерстве. С другой стороны, вопросы обустройства логистического центра находятся в ведении МТиК. Вопросами международных автомобильных перевозок на территории Таджикистана, согласно постановлению Правительства РТ, занимается Ассоциация АВВАТ, объединяющая частные компании. АВВАТ располагает приграничными терминалами и перевалочным оборудованием по всей стране. Помимо этого, АВВАТ является единственным учреждением, уполномоченным выдавать книжки МДП, поэтому все транспортные компании, желающие осуществлять международные перевозки, должны становиться членами этой ассоциации. Руководство деятельностью АВВАТ осуществляет МТиК.

Агентство USAID также оказывает содействие в разработке правовой основы для деятельности СЭЗ. Ниже перечислены документы, созданные при помощи USAID.

- ПОСТАНОВЛЕНИЕ МАДЖЛИСИ НАМОЯНДАГОН МАДЖЛИСИ ОЛИ РЕСПУБЛИКИ ТАДЖИКИСТАН «Об утверждении Положения Свободной экономической зоны "Сугд"»
- ПОСТАНОВЛЕНИЕ МАДЖЛИСИ НАМОЯНДАГОН МАДЖЛИСИ ОЛИ РЕСПУБЛИКИ ТАДЖИКИСТАН «Об утверждении Положения Свободной экономической зоны "Панч"»



Источник: Министерство экономического развития и торговли РТ

Рис. 7.1 «Планируемые места расположения СЭЗ»

7.3 Орган, обеспечивающий исполнение проекта СЭЗ

Ответственность за развитие СЭЗ возложена на Министерство экономического развития и торговли РТ (МЭРиТ). В Министерстве работает около 200 сотрудников. Подразделениями, ответственными за разработку и эксплуатацию СЭЗ, являются администрации каждой СЭЗ. В настоящее время учреждены администрации СЭЗ «Сугд» и СЭЗ «Панч». Офис администрации СЭЗ «Сугд» находится на территории СЭЗ, а офис администрации СЭЗ «Панч» 19 февраля 2010 года был открыт в бывшем здании таможни в пос. Нижний Пяндж. Формально администрации СЭЗ считаются независимыми от МЭРиТ, однако Министерство по-прежнему оказывает им финансовую поддержку из средств государственного бюджета.

7.4 Текущее состояние СЭЗ

На данный момент указанные две свободные экономические зоны находятся в следующем состоянии.

(1) СЭЗ «Панч»

Обустройство СЭЗ «Панч» осуществляется на основе «Постановления Правительства Республики Таджикистан №277 от 2 мая 2008 года». Площадь выделенной территории составляет около 400 га, расположенных в непосредственной близости от границы с Афганистаном (около моста, построенного на средства США).

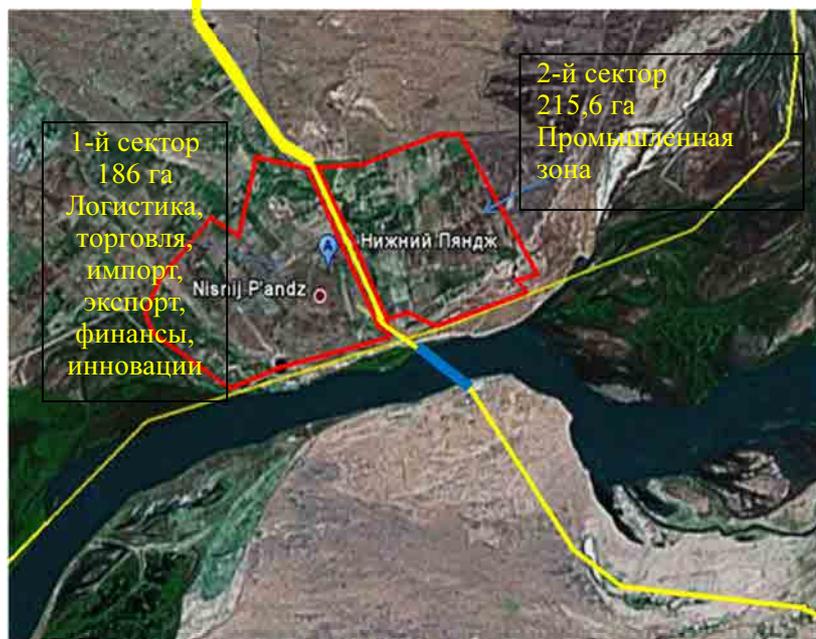
В порядке обустройства транспортной инфраструктуры, связанной с развитием СЭЗ, в рамках безвозмездной помощи японского правительства ведется строительство дороги Курган-Тюбе – Нижний Пяндж, которое предполагается закончить после 2012 году. Помимо этого существуют и другие проекты, относящиеся к транспортной инфраструктуре: модернизация аэропорта Курган-Тюбе (в стадии планирования), строительство железнодорожной линии между Колхозабадом и Нижним Пянджем (в стадии планирования) и т. д.

В настоящий момент СЭЗ «Панч» находится в процессе проектирования, направленного на создание экспортно-ориентированной базы для обрабатывающей промышленности и международного логистического центра. Обустройство инфраструктуры МЭРиТ намерено проводить в сотрудничестве с МТиК.

Регион, в котором будет создана СЭЗ, обладает значительным сельскохозяйственным потенциалом, в особенности в сфере возделывания овощей. Однако в настоящее время этот потенциал не реализуется в полной мере из-за ограниченного доступа к рынкам сбыта. Кроме того, в регионе выращивается большое количество хлопка, который также может использоваться в качестве сырья для производства продукции на экспорт.

Как упоминалось выше, ЕС проводит исследования, направленные на развитие логистики в Центральной Азии. Период проведения исследований – с марта 2009 по декабрь 2010 года. Целью исследований является разработка предложений по созданию международных логистических баз в странах региона. Для Таджикистана группа экспертов ЕС предложила создать логистический центр на территории СЭЗ «Панч», учитывая важность расположения СЭЗ с точки зрения развития международных транспортных путей.

**Расстояние от СЭЗ «Панч» до
основных населенных пунктов**



Источник: МЭРиТ

Рис. 7.2 Карта СЭЗ «Панч»

(2) СЭЗ «Сугд»

Обустройство СЭЗ «Сугд» также осуществляется на основе «Постановления Правительства Республики Таджикистан №277 от 2 мая 2008 года». Площадь выделенной территории составляет около 320 га. В настоящее время на этой территории расположено около 30 местных предприятий. Однако эти предприятия не получают от правительства никаких налоговых льгот, поскольку территория СЭЗ еще не обозначена оградой. Регистрацию указанных компаний и выдачу разрешений на деятельность в рамках СЭЗ планируется начать в 2010 году.

Составление ТЭО для СЭЗ «Сугд» планируется провести при совместной поддержке USAID и Фонда «Евразия» (наименование ТЭО: «СЭЗ Сугд – концепция логистического центра для Ферганской долины»). Кроме этого, USAID осуществляет и другой проект «Либерализация региональной торговли и

модернизация таможни» (RTLС), в рамках которого фактически и будет составляться указанное ТЭО. Основным приоритетом проекта RTLС является развитие международной логистической базы в Таджикистане. В то же время, аналогичный проект, связанный с изучением логистики в Центральной Азии, реализуется ЕС. USAID намерен координировать свои действия с ЕС в рамках указанных проектов и активно использовать результаты исследований ЕС (включая прогнозы спроса на международные грузоперевозки).



Источник: МЭРиТ

Рис. 7.3 Карта СЭЗ «Сугд»

7.5 Перспективы развития СЭЗ в Таджикистане

В 2004 году Парламентом Таджикистана был принят Закон о свободных экономических зонах. В настоящее время этот закон пересматривается. Особое внимание привлекает СЭЗ «Панч», поскольку эта свободная зона может стать базой для разработки маршрутов доставки ресурсов из стран Центральной Азии (особенно из Афганистана), Ближнего Востока и Восточной Африки для быстро растущей экономики Китая, а также базой для расширения каналов сбыта продукции по всей Центральной Азии. Кроме того, развитие СЭЗ «Панч» позволит ускорить доставку гуманитарных грузов в Афганистан.

В настоящее время ЕС осуществляет проект, направленный на создание

эффективной логистической сети в странах Центральной Азии. В рамках данного проекта будут выработаны рекомендации по развитию логистических центров в каждой стране. Предполагается, что СЭЗ «Панч» станет местом создания такого логистического центра в Таджикистане.